



L'autocar : une mobilité responsable et durable.

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

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

2 Des véhicules de plus en plus performants écologiquement

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

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

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

Source : [CLIQUEZ ICI](#)

3 Un programme d'Engagements Volontaires pour l'Environnement

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



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

Au 31 décembre 2022 :

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

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



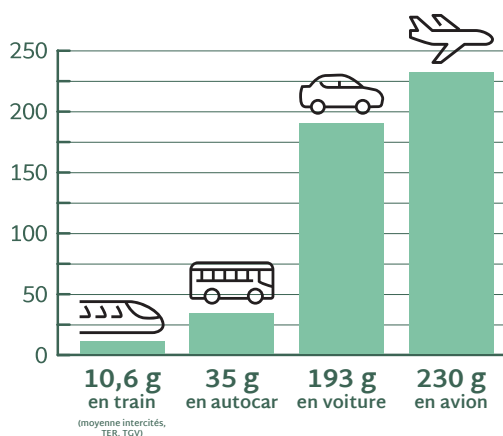
Depuis le lancement, au 30 décembre 2022 :

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

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

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

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



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

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

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

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

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

5 La FNTV engagée dans la décarbonation des autocars

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

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



• **Jusqu'à 2040**

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



• **Jusqu'à 2030**

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



• **Jusqu'à 2040**

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



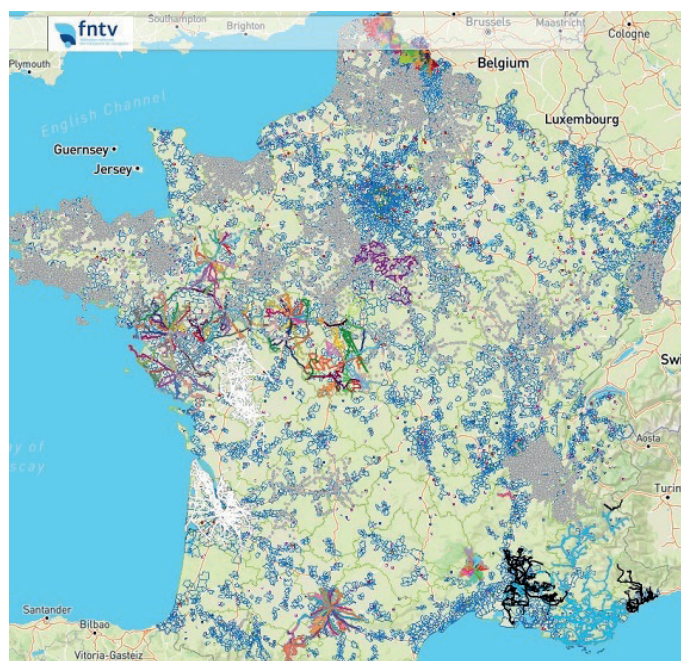
• **Après 2030**

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



• **Après 2040**

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



En savoir plus : [CLIQUEZ ICI](#)