



ENVIRONNEMENT 2026

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

65%

de taux d'occupation moyen pour les "cars Macron" en 2024

Source : ART / Rapport annuel sur le marché du transport par autocar et sur les gares routières en France en 2023 (juin 2024).

2. DES VÉHICULES DE PLUS EN PLUS PERFORMANTS ÉCOLOGIQUEMENT

Sur une flotte de 67421 autocars au 1er janvier 2026, la répartition par énergie est la suivante :

ÉNERGIE	NOMBRE D'AUTOCARS	POURCENTAGE
Gazole	62369	92,5%
Électrique	409	0,6%
Gaz	3368	5%
Autres	1275	1,9%

81,5%

des autocars répondent aux normes Euro 5 ou 6 (76,1% du parc en norme Euro 6) au 1er janvier 2026.

Source : Service statistique du Ministère de la Transition écologique.

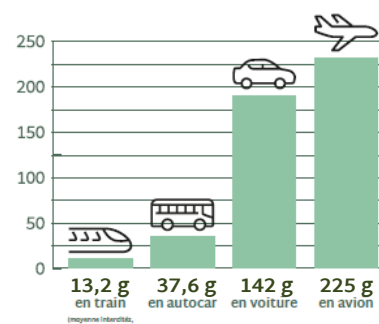
3. OBLIGATION D'INFORMATION RELATIVE À LA QUANTITÉ DE GAZ À EFFET DE SERRE (GES) ÉMISE À L'OCCASION D'UNE PRESTATION DE TRANSPORT

Depuis le 1er 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. Depuis le 1er janvier 2025, la loi prévoit que tout manquement à cette obligation peut être sanctionné d'une amende pouvant aller jusqu'à 3000€.

[S'informer ici](#)



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



4 ■ TRANSITION ÉNERGÉTIQUE : LA NÉCESSITÉ D'UN MIX ÉNERGÉTIQUE

La FNTV défend une approche pragmatique fondée sur le mix énergétique face au règlement européen sur les émissions de CO2 des poids lourds, adopté par le Parlement européen en avril 2024. Alors que le règlement oriente la transition vers l'électrique et l'hydrogène, la fédération plaide pour la possibilité d'utiliser l'ensemble des énergies disponibles — bioGNV, biocarburants, électrique — estimant que l'électricité ne répond pas à tous les usages de notre profession.

Le règlement retient par ailleurs une mesure des émissions à l'échappement (« tank-to-wheel »), ne tenant pas compte de la totalité des émissions sur le cycle de vie des véhicules.



Dans ce contexte, la clause de revoyure constitue un levier majeur pour la profession : imposée à la Commission d'ici au 31 décembre 2027 pour évaluer l'impact des objectifs fixés, la clause de revoyure offrira l'occasion de faire valoir le facteur de correction du carbone, une méthode intégrant la part effective de biocarburants dans le calcul des émissions.

La FNTV entend pleinement s'appuyer sur ce rendez-vous de 2027 pour obtenir une reconnaissance réglementaire des solutions alternatives déjà déployées par les autocaristes.

5 ■ ACCOMPAGNEMENT SUR LES AIDES CEE À L'ACQUISITION

Dans un contexte de recentrage budgétaire sur les dispositifs de certificats d'économies d'énergie (CEE), plusieurs fiches standardisées ont été révisées par arrêtés fin 2024. La fiche TRA-EQ-128, relative à l'achat ou au retrofit d'autocars et autobus électriques, a vu ses montants revalorisés et bonifiés, ce qui permet désormais d'atteindre **des primes de 28 000 à plus de 70 000 € par véhicule, selon leur catégorie.**

De même pour la fiche TRA-EQ114 qui concerne l'acquisition des véhicules utilitaires légers. Cette évolution renforce considérablement l'attractivité du dispositif pour les transporteurs.

6 ■ PARTENARIAT AVEC ECONOMIE D'ENERGIE

Afin de faciliter l'accès à ces financements, la FNTV a conclu un partenariat avec le cabinet Économie d'Énergie. Celui-ci propose un accompagnement personnalisé et gratuit pour le montage des dossiers CEE, la diffusion de guides pratiques, et l'organisation de webinaires et rencontres territoriales.

Ce partenariat vise à aider concrètement les entreprises à réussir leur transition énergétique tout en sécurisant leur modèle économique. Le montant des titres CEE étant susceptible de varier, la FNTV recommande à ses entreprises adhérentes de réaliser des devis comparatifs, ceux-ci pouvant différer selon que l'on fasse appel à un énergéticien, un rétrofiteur ou un cabinet intermédiaire.