

L'autocar plus écologique : le discours de preuve de la FNTV

L'autocar pollue moins que la voiture, le train, l'avion et répond aux exigences du développement durable.

La naissance de nouveaux types de comportements concernant la mobilité et l'émergence d'une conscience environnementale ont marqué ces dernières années. En conséquence, les trajets de demain devront se développer en privilégiant les modes de déplacement doux, propres, souples, adaptables, écologiques, économiques au service d'une éco-mobilité de proximité accessible à tous... Et l'autocar répond bien à ces exigences.

En effet, de nombreuses innovations techniques concernant les véhicules ont permis de réaliser des progrès significatifs s'agissant de la réduction des consommations, la diminution des pollutions et des nuisances liées aux bruits... L'ensemble de ces avancées plaçant incontestablement le transport par autocar dans une logique de développement durable.

L'autocar : l'alternative "verte" à la voiture

Un autocar, c'est 30 voitures de moins !

Avec une consommation de gazole réduite de plus de 30% au cours des 20 dernières années. Cette tendance continue à s'imposer.

Les autocars aux normes Euro : un gage de réduction des émissions de CO₂ !

En France, sur un parc de plus de 65 000 autocars : 100% des véhicules sont aux normes EURO 1 et plus de 65% aux normes EURO 4 et plus. (Source : CGDD - Chiffres et statistiques n° 324 - juin 2012)

Les nouvelles normes Euro 5 et Euro 6 renforcent les mesures visant à réduire les émissions de particules de l'ozone tels que l'oxyde d'azote et les hydrocarbures.

Information des émissions de CO₂

À compter du 1^{er} octobre 2013, les personnes publiques ou privées qui organisent ou commercialisent un transport devront informer leurs clients des quantités de CO₂ émises lors de la prestation.

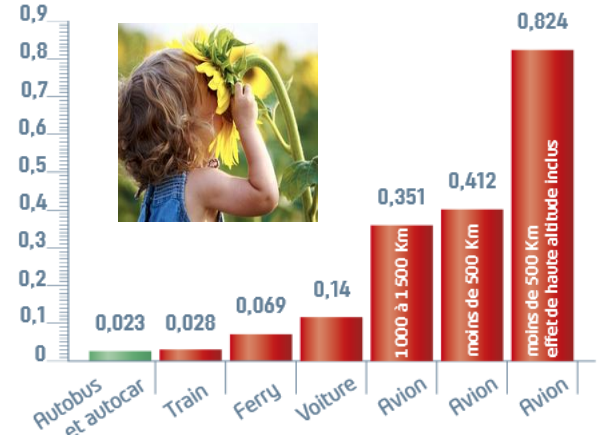
Les normes d'émission Euro fixent les limites maximales de rejets polluants pour les véhicules roulants. Il s'agit d'un ensemble de normes de plus en plus strictes s'appliquant aux véhicules neufs. L'objectif est de réduire la pollution atmosphérique due au transport routier. Selon les résultats d'une étude menée par l'ADEME31 en 2007, le gazole représente 55 % de l'énergie consommée par les TER et l'électricité est en partie d'origine thermique. D'autre part, la comparaison des émissions de CO₂, ou d'autres polluants et nuisances, par voyageur-kilomètre entre les modes de transport reste très sensible au taux d'occupation retenu pour chacun de ces modes. Encourager les personnes à voyager ensemble en autocar peut aider à réduire considérablement l'impact environnemental. En choisissant l'autocar, l'empreinte carbone est inférieure à celle des passagers de n'importe quel autre mode de transport.

"Objectif CO₂, les transporteurs s'engagent" est une démarche volontaire et responsable pour réduire les émissions de CO₂ du secteur du transport routier de voyageurs, élaborée conjointement par le ministère de l'Écologie, du Développement durable, des Transports et du Logement (MEDDTL), l'Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Énergie (ADEME) et les organisations professionnelles du secteur. Elle a été signée en 2009. Depuis septembre 2011, les entreprises désireuses de mettre en place un plan d'actions personnalisé, en vue de diminuer leur consommation de carburant et par voie de conséquence leurs émissions de CO₂, ont la possibilité de recourir à des fiches actions dans lesquelles les solutions proposées sont à la fois technologiques (véhicule et carburant), organisationnelles (optimisation des chargements et des flux) et comportementales (conducteur).

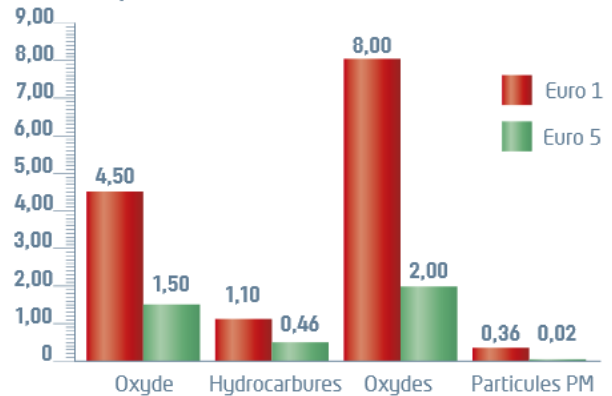


Emissions de CO₂ au kilomètre parcouru pour un voyageur par mode de transport de personnes.

Source : Conférence de l'OMT sur les déplacements écologiques en Europe, 2006

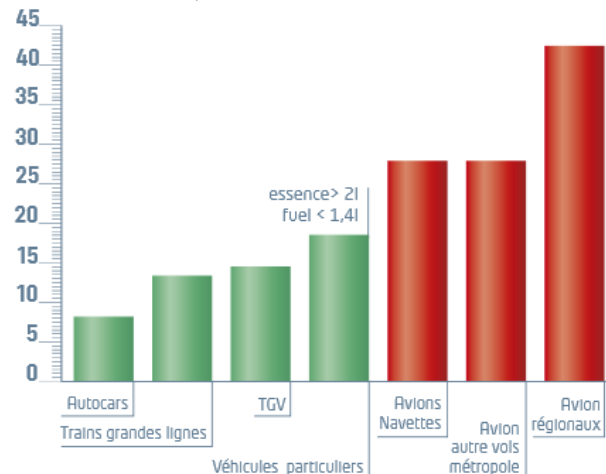


Comparatif des normes EURO I et EURO V



Efficacité énergétique globale des modes de transport de voyageurs en zone interrégionale en France, en gep/voy.km 1.

Source : Étude de l'ADEME sur l'efficacité énergétique et environnementale des modes de transport, 2008.



Efficacité énergétique globale des modes de transport en zone interrégionale en France en gep-voy-km