

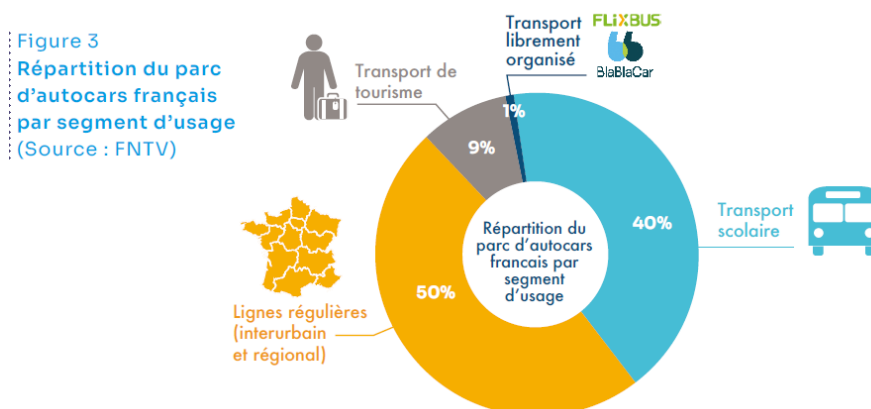
Communiqué de presse
Paris, le 12 octobre 2023

France Hydrogène et l’Avere-France présentent la première étude dédiée aux autocars électriques à batterie et à hydrogène

Quels besoins et perspectives en France pour la transition de l’autocar vers des technologies zéro émission ? France Hydrogène et l’Avere-France publient une étude¹ qui présente le marché des autocars, l’offre de véhicules zéro émission, les solutions envisagées par les différentes régions, les freins rencontrés mais aussi les leviers à actionner pour que les solutions électriques à batteries et à hydrogène pénètrent plus rapidement le marché du transport de voyageurs en France.

Le parc français d’autocars : sur 66 000 véhicules, seule une centaine d’autocars zéro émission sont aujourd’hui en circulation

Sur le parc de 66 000 autocars en opération en France, 90 % sont répartis entre le transport scolaire et les lignes régulières. Les 10 % restants assurent du transport de tourisme ou du service librement organisé.



Près de 90 % du parc français d’autocars (scolaires et lignes régulières) est exploité sous l’autorité des conseils régionaux. Les Régions sont rarement propriétaires des autocars qui sont détenus à plus de 90 % par 3 000 entreprises privées, parmi elles, de nombreuses PME-PMI qui exploitent la moitié des véhicules du parc français. Les transporteurs, qui font l’achat des autocars, répondent à des marchés publics ou à des délégations de service public (DSP) pour les exploiter sur les lignes régulières et scolaires.

Aujourd’hui, alors que le parc d’autocars français représente deux fois plus de véhicules que les flottes d’autobus, seule une centaine d’autocars zéro émission en service roulant² sont exploités

¹ Pour construire cette étude, des échanges ont été menés avec des constructeurs et acteurs du retrofit, des exploitants, des associations de représentants du transport de voyageurs, ainsi qu’avec les donneurs d’ordre clés que sont les régions. Dix d’entre elles ont contribué en répondant à une enquête dédiée aux flottes d’autocars des entreprises auxquelles elles délèguent leur exploitation

² Note sur la terminologie utilisée l’étude : dans l’ensemble du document, les véhicules dits « zéro émission » désignent des véhicules électriques à batterie ou électriques à hydrogène, n’émettant aucun polluant à l’échappement. Cette terminologie se réfère à la dénomination couramment utilisée à l’échelle européenne. Dans certains textes français, les termes « véhicules très faibles émissions » sont également utilisés.

en France en 2023. Pour comparaison, 1 500 autobus zéro émission étaient en circulation au 1^{er} janvier 2022³. La réglementation environnementale sur le segment de l'autocar en 2023 est peu contraignante, contrairement à celle du segment de l'autobus, ce qui explique en partie, que la quasi-totalité des autocars fonctionne toujours aujourd'hui avec une motorisation diesel (98%).

Une offre d'autocars électriques à batterie et à hydrogène déjà existante et compatible avec un grand nombre de cas d'usages

Les premiers déploiements d'autocars électriques à batterie ont été initiés dès 2017 dans plusieurs territoires français. Leurs performances opérationnelles sont alignées avec les besoins d'exploitation du transport scolaire, ou des lignes requérant une **autonomie journalière jusqu'à 250 km, et une recharge au dépôt. Les modèles les plus récents offrent des perspectives d'autonomies allant jusqu'à 400 km.**

Dès 2024, **les premiers autocars à hydrogène seront mis sur la route avec une autonomie pouvant atteindre jusqu'à 1000 km.** En parallèle, fin 2023 – début 2024, les **autocars rétrofités qui seront déployés affichent des autonomies de 300 à 500 km, pour des temps d'avitaillement de 10 à 15 minutes.**

Figure 15 – Complémentarité des solutions électrique à batterie et électrique à hydrogène sur la base du critère kilométrique – ce critère seul ne suffit pas à établir la faisabilité de la transition et la solution à sélectionner

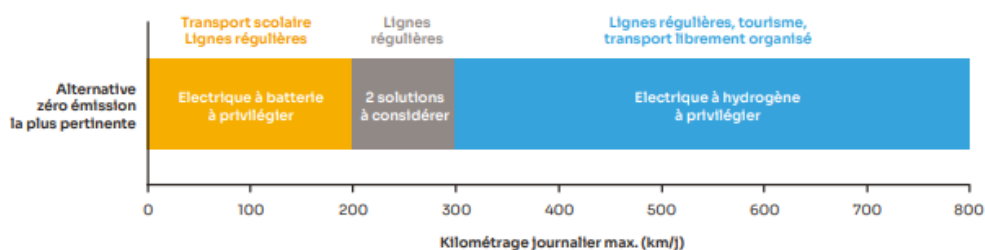
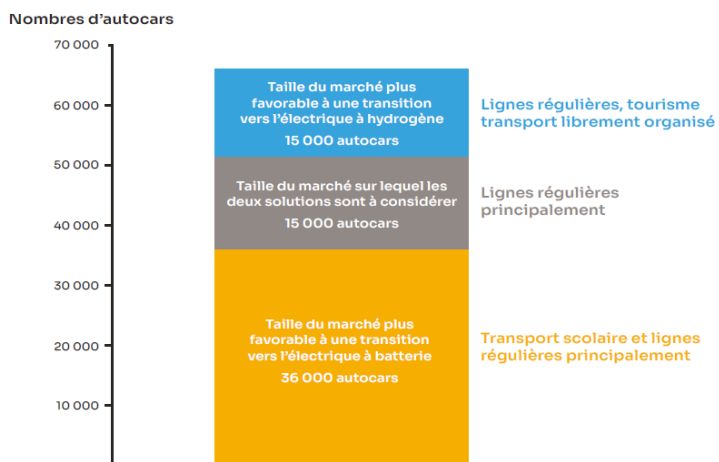


Figure 17 – Marché de l'autocar adressable par l'électrique à batterie versus l'électrique à hydrogène en France, sur la base du critère kilométrique, uniquement. Ce graphique ne prend pas en considération les évolutions technologiques à venir, la disponibilité en infrastructure, ni le surcoût des solutions zéro émission.



Les régions françaises envisagent la transition vers des autocars zéro émission, notamment électriques à batterie et à hydrogène. Environ 36,000 autocars parcourant moins de 200 km/jour pourraient passer à l'électrique à batterie, 15,000 parcourant plus de 250 km/jour à l'électrique à hydrogène, tandis que 15,000 nécessitent une analyse plus approfondie pour déterminer la meilleure solution. Les régions montrent un intérêt croissant pour ces technologies, mais leur taux de transition vers le zéro émission reste encore limité, avec des objectifs variables d'ici 2030.

³ [Service des données et études statistiques \(SDES\). Données sur le parc de véhicules en circulation au 1^{er} janvier 2022.](#)

Des leviers à activer pour permettre aux transporteurs de voyageurs de passer une part significative de leur flotte au zéro émission

Le secteur de l'autocar électrique est aujourd'hui à un stade de déploiement embryonnaire qui peut être expliqué par un certain nombre de freins : un contexte réglementaire non incitatif, une offre de véhicules neufs limitée, un surcoût significatif, ou encore une infrastructure de recharge électrique ou en hydrogène qui ne maille pas le territoire. Pour accélérer la décarbonation du secteur, plusieurs leviers sont à actionner rapidement pour favoriser le déploiement des autocars électriques à plus grande échelle :

Replacer le segment de l'autocar au cœur des politiques environnementales en publiant une feuille de route nationale plus ambitieuse sur le calendrier de déploiement des autocars zéro émission et en mettant en place de façon systématique de critères de sélection adaptés dans les appels d'offres publics pour récompenser les opérateurs proposant des alternatives zéro émission.

Donner de la visibilité aux constructeurs pour développer leur offre et consolider une filière européenne en leur donnant de la visibilité sur la demande, et ce, par l'intermédiaire des leviers réglementaires. En parallèle, l'offre en véhicules rétrofités à batteries et à hydrogène peut être une solution sur le court terme pour compenser le manque d'offre en véhicules neufs et qui doit être encouragée via un assouplissement des contraintes réglementaires, et leur ajout dans les catalogues des centrales d'achats.

Soutenir l'investissement dans les technologies zéro émission en phase d'émergence du marché pour réduire le surcoût

Le surcoût des autocars zéro émission reste un frein majeur à l'adoption de ces solutions à grande échelle sur le territoire. Les aides à l'achat mais également le soutien à l'OPEX via notamment la taxe incitative relative à l'utilisation d'énergie renouvelable dans le transport (TIRUERT) pourrait permettre une diminution du prix des sources d'énergie – hydrogène comme électricité.

Accompagner les exploitants dans le cadre des renouvellements des marchés publics et des délégations de service public en augmentant la durée de contrats proposés, telle que suggérée par la Fédération nationale du transport de voyageurs (FNTV)⁴, pour favoriser la pérennité des entreprises et des emplois, et assurer l'investissement dans des solutions alternatives au diesel.

Planifier le déploiement de l'infrastructure de recharge pour donner de la visibilité aux opérateurs. Le déploiement d'une infrastructure publiquement accessible selon un calendrier clair à l'échelle du territoire national, pour assurer de la visibilité sur la disponibilité des capacités de recharge électrique et d'avitaillement en hydrogène en France est indispensable. Le règlement européen AFIR qui entrera en vigueur en en avril 2024 contribuera à lever ce verrou.

« Les véhicules électriques à batteries et à hydrogène ont toute leur place pour accélérer le verdissement du transport de voyageurs répondant à un grand nombre de cas d'usage. L'ensemble de l'écosystème s'est engagé et a travaillé sur des innovations axées sur les besoins : meilleure efficacité du moteur électrique, augmentation de l'autonomie des véhicules, temps de recharge réduit, constitution d'un réseau de recharge... L'électrification, avec la complémentarité de deux technologies, apparaît comme la solution la plus pertinente pour répondre aux besoins des opérateurs de transport. Le soutien public et les mesures réglementaires incitatives doivent rapidement se mettre en place pour accompagner collectivités et opérateurs de transport dans leur transition vers des flottes zéro émission sans quoi, nous manquerons une opportunité de décarboner le secteur du transport de voyageurs. » déclarent Valérie Bouillon-Delporte, 1^{ère} Vice-Présidente de France Hydrogène et Antoine Herteman, Président de l'Avere-France.

⁴ [FNTV, \(2020\)](#) Les contrats publics du transport routier de voyageurs.

A propos de France Hydrogène

Réunissant 460 membres, France Hydrogène fédère les acteurs de la filière française de l'hydrogène structurés sur l'ensemble de la chaîne de valeur : des grands groupes industriels développant des projets d'envergure, des PME-PMI et start-ups innovantes soutenues par des laboratoires et centres de recherche d'excellence, des associations, écoles, pôles de compétitivités et des collectivités territoriales mobilisés pour le déploiement de solutions hydrogène. France Hydrogène accompagne la filière au plus près des territoires grâce à ses 14 délégations régionales.

Son ambition : accélérer le développement de l'hydrogène renouvelable et bas-carbone pour réussir la transition énergétique, réindustrialiser le territoire et créer de la valeur localement pour améliorer la qualité de vie de tous.

France Hydrogène Mobilité est le groupe dédié à la mobilité routière de France Hydrogène. Il réunit des énergéticiens, des équipementiers de la filière, des constructeurs automobiles, des pôles de compétitivité, des fonds d'investissements et des centres de recherche.



A propos de l'Avere-France

L'Avere-France est l'association nationale pour le développement de la mobilité électrique. Créée en 1978 pour représenter l'ensemble de l'écosystème de la mobilité électrique dans les domaines industriel, commercial, institutionnel ou associatif, elle a pour objectif de faire la promotion de l'utilisation des véhicules électriques et hybrides rechargeables. Elle rassemble aujourd'hui plus de 270 adhérents. L'Avere-France pilote le programme Advenir, qui finance le déploiement de bornes de recharge dans le cadre des certificats d'économie d'énergie du Ministère de la Transition énergétique, en lien avec l'ADEME. Il est l'un des principaux dispositifs de soutien au développement des points de recharge de véhicules électriques en France. En parallèle, le programme Advenir informe et sensibilise sur la mobilité électrique le grand-public, les élus et acteurs locaux ainsi que les professionnels de l'immobilier. Il a été renouvelé jusqu'en 2025.

