

Communiqué – parution

Le 8 juillet 2024

**Actualisation de l'étude comparative sur les différentes motorisations de la CATP**  
(4<sup>ème</sup> mise à jour)

**AGIR Transport demande un moratoire sur les normes en matière de transition énergétique des véhicules**



**L'Étude comparative sur les différentes motorisations de bus de la CATP est parue dans sa version mise à jour en juin 2024.**

**Dix ans après la première édition, cette étude de référence présente les dernières données sur les mesures environnementales, un état du parc et des tendances, les coûts de possession et les coûts d'infrastructure des différentes technologies de motorisation des bus.**

Véhicules électriques à batterie, à hydrogène, trolleybus, motorisations hybrides, véhicules thermiques au GNV et diesel Euro VI ont été passés au crible par les experts CATP. Les analyses ont été réalisées à partir des données récentes

issues des accords-cadres de la CATP, des retours d'expérience des réseaux adhérents d'AGIR Transport et des études de référence.

**Une étude comparative pour faciliter le choix des collectivités**

L'objectif de l'Étude motorisation de la CATP est d'accompagner les décideurs publics dans le choix de l'énergie la mieux adaptée au contexte local, selon des critères économiques, techniques et environnementaux. L'étude propose ainsi une synthèse comparative, un rappel des obligations législatives et réglementaires, un questionnaire d'identification des particularités territoriales et une étude de cas. **Nouveauté 2024**, un état du parc de bus français apporte une vue d'ensemble de la répartition des véhicules composant le parc d'autobus français par motorisation.

**Les coûts de la transition énergétiques restent très élevés**

Il ressort de l'Étude motorisation de la CATP que le **différentiel de coût de possession entre un véhicule thermique au GNV ou diesel Euro VI par rapport à un bus électrique à charge lente reste très significatif** (+23 % sur une durée d'exploitation de 15 ans entre un bus Euro VI et un bus électrique) sans parler de l'hydrogène dont le déploiement est encore plus coûteux.

Au-delà de l'acquisition de véhicules neufs, les solutions de rétrofit sont en matière de bus quasiment inexistantes à ce jour.

En conséquence, et à l'occasion de l'actualisation de cette étude, AGIR Transport demande aux pouvoirs publics un moratoire sur les normes en matière de transition énergétique des véhicules pour deux principales raisons :

- Permettre aux collectivités d'accélérer le renouvellement des véhicules les plus anciens qui sont les plus polluants.
- Ne pas freiner le développement de politiques de mobilité qui permettent le transfert modal.

### **Pour une transition vers les mobilités durables**

Comme le rappelle **Marc DELAYER, Administrateur d'AGIR Transport délégué à la CATP**, « *les normes issues des directives européennes et leurs surtranspositions françaises ne sont pas adaptées au parc français qui compte plus de 44% de véhicules qui sont des diesels Euro V ou antérieurs. Pour améliorer significativement le bilan environnemental des parcs de bus, il faudrait accélérer le remplacement avec des véhicules Euro VI beaucoup moins polluants que les anciens modèles diesel et moins onéreux que les motorisations alternatives. De surcroît, le manque de planification réglementaire et législative cohérente au niveau national et européen est également préjudiciable à toute la filière industrielle et aux collectivités qui ne peuvent déployer une stratégie d'acquisition sur le long terme. Pour investir massivement et répondre aux nécessités de la transition énergétique, ils ont également besoin de cette visibilité à long terme. C'est aussi une condition pour maintenir une filière industrielle européenne.* »

Pour **Catherine PILA, Présidente d'AGIR Transport**, les collectivités doivent « *composer avec de nouvelles normes très directives qui imposent des coûts d'achat et d'usage très élevés alors qu'elles ne sont pas accompagnées par l'État. AGIR Transport considère que les moyens importants dédiés à l'achat de véhicules très coûteux devraient plutôt être affectés à renforcer l'offre globale de mobilité durable associant transports publics, mobilités douces et partagées. C'est pourquoi, **afin de garantir des marges de manœuvre aux collectivités pour favoriser le transfert modal de la voiture individuelle vers des transports plus vertueux, AGIR Transport appelle les pouvoirs publics à un moratoire sur les normes relatives aux véhicules et à une meilleure planification de ces normes dans le temps.*** »

**L'étude comparative sur les différentes motorisations de bus de la CATP est disponible en libre téléchargement : [Etude-comparative-des-differentes-motorisations-de-bus-2024](#)**

**Contact presse :**

**Magalie DUJEANCOURT** | [magalie.dujeancourt@agir-transport.org](mailto:magalie.dujeancourt@agir-transport.org) | **06 80 90 58 89**

Sites web : [www.catp.fr](http://www.catp.fr) et [www.agir-transport.org](http://www.agir-transport.org)