



**MINISTÈRE
DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

VERDISSEMENT DES FLOTTES D'AUTOBUS/AUTOCARS

Objet et champ d'application

Transposition de la directive (UE) 2019/1161 dite « directive véhicules propres »

Obligations législatives inscrites dans le code de l'environnement – **articles L. 224-7, L. 224-8, L. 224-8-1 et L. 224-8-2**

- **S'adressent aux pouvoirs adjudicateurs et entités adjudicatrices définis par le code de la commande publique**, dont font partie
 - L'Etat et ses établissements publics, les collectivités territoriales, leurs groupements et leurs établissements publics
 - *cf.* fiche « Les pouvoirs adjudicateurs et les entités adjudicatrices » proposée par la DAJ du MEFR
https://www.economie.gouv.fr/files/files/directions_services/daj/marches_publics/conseil_acheteurs/fiches-techniques/champs-application/pouvoirs-adjudicateurs-et-entites-adjudicatrices-2019.pdf
- **Ciblent la commande publique de véhicules** qu'il s'agisse
 - De contrats d'achat, de prise en crédit-bail, de location ou de location-vente
 - De contrats de service public de transport routier de voyageurs
 - D'autres contrats de service tels que : les services de transport public routier, les services spécialisés de transport routier de passagers et le transport non régulier de passagers
- Fixe dans la commande publique des obligations de verdissement des parcs de véhicules selon des **taux minimaux de véhicules propres à incorporer** lors de leur renouvellement
- Etablit les **critères définissant les véhicules propres**

Deux types de transport public routier

→ Mentionnés aux 2° et 3° de l'article D. 224-15-2 du code de l'environnement

- **Transport routier urbain** (critères cumulatifs définis aux articles D. 3111-12 à D. 3111-14 du code des transports)

- Service de transport de personnes exécuté de manière non saisonnière dans le ressort territorial d'une AOM
- Espacement moyen des arrêts ≤ 500 m
- Ratio entre la fréquence en heure de pointe et la fréquence en heure creuse $\leq 2,5$

→ Le transport public routier urbain est réalisé par des **autobus** (véhicules de catégories M2 ou M3 de classe I ou A)

- **Transport routier non urbain**

- Tout type de transport qui n'entre pas dans les critères du transport routier urbain
- Est amené à circuler en dehors d'agglomérations, là où la circulation ne peut se faire que passagers assis.

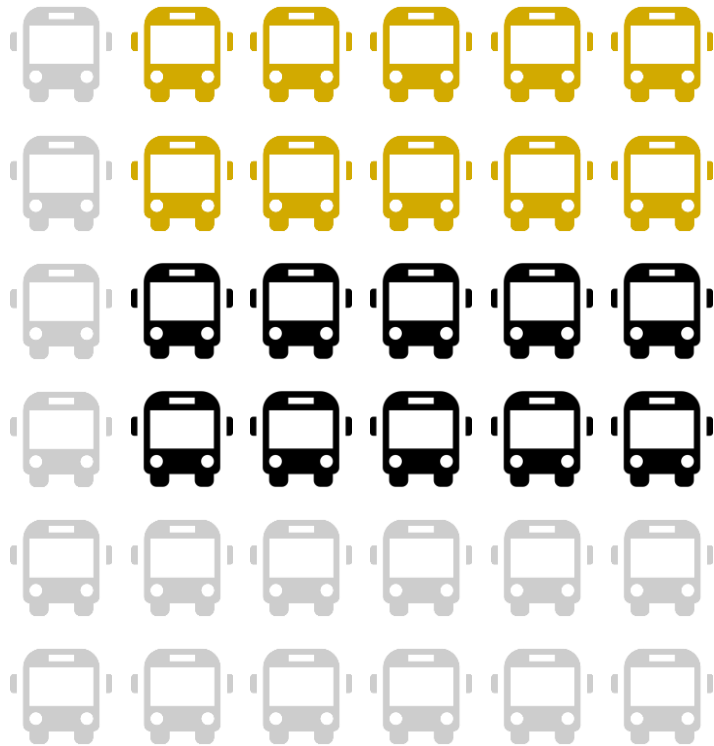
→ Le transport public routier non urbain est réalisé par des **autocars** (M2 ou M3 de classes II sans passager debout, ou III ou B).

Obligations de verdissement des autocars

→ article L. 224-8-2 du code de l'environnement

Aujourd'hui → 31 décembre 2024

Exemple sur l'année 2023



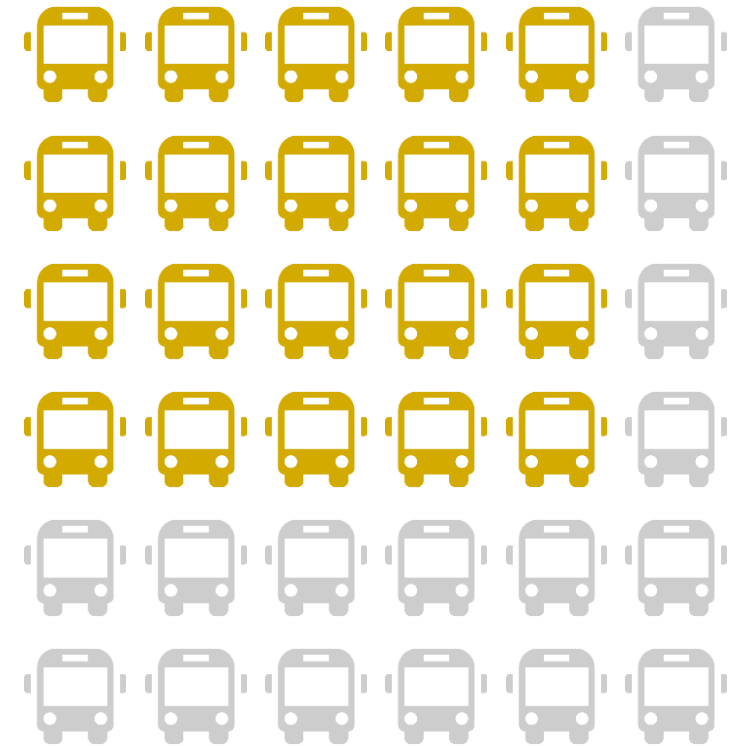
Part d'autocars classiques



Part d'autocars
à faibles émissions

À partir du 1^{er} janvier 2025

Exemple sur l'année 2026



Définition des autocars à faibles émissions

→ article D. 224-15-6 du code de l'environnement

Véhicules utilisant une motorisation à carburant alternatif :

- Electricité (hybrides inclus)
- Hydrogène
- Gaz naturel / bioGNV
- Biocarburants sans risque d'effet « ILUC », non mélangés à des carburants fossiles, de manière exclusive
- Carburants de synthèse ou paraffiniques, non mélangés à des carburants fossiles, de manière exclusive

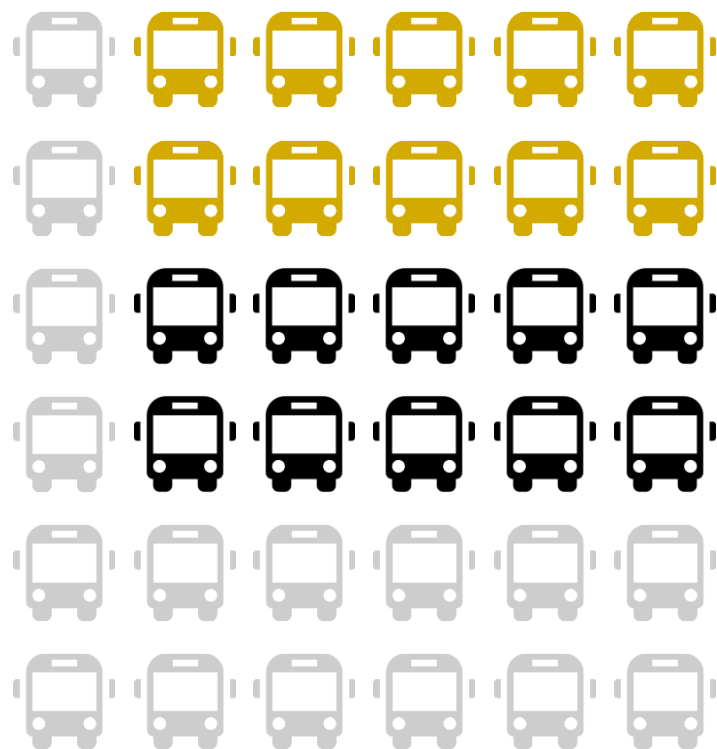
Véhicules à motorisation classique diesel au moins Euro VI


Autobus : obligation n°1 – Autobus à faibles émissions


→ article L. 224-8-2 du code de l'environnement

Aujourd'hui → 31 décembre 2024

Exemple sur l'année 2023

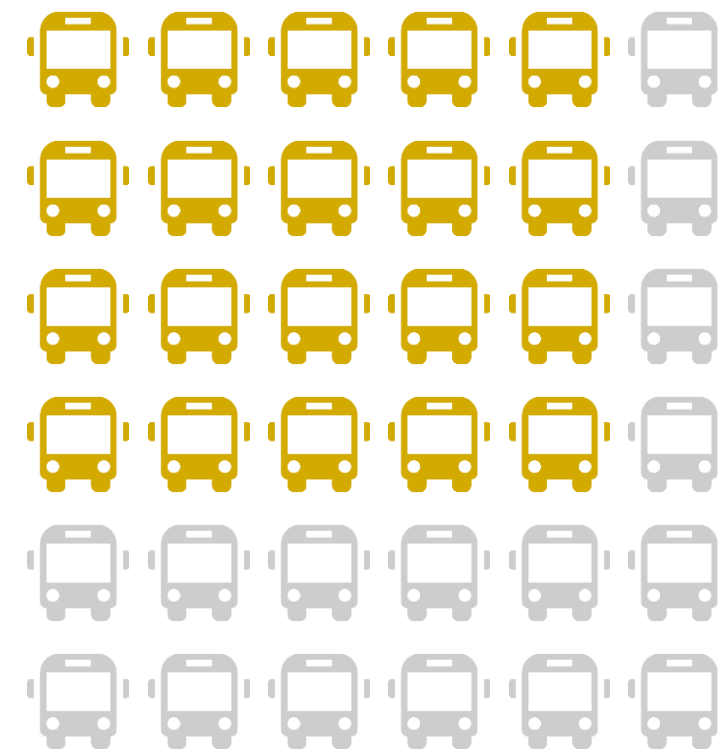


 Part d'autobus classiques

 Part d'autobus à faibles émissions

À partir du 1^{er} janvier 2025

Exemple sur l'année 2026



Définition des autobus à faibles émissions (1/2)

→ articles D. 224-15-2 à D. 224-15-6 du code de l'environnement

Dépend de la zone dans laquelle est amené à circuler l'autobus

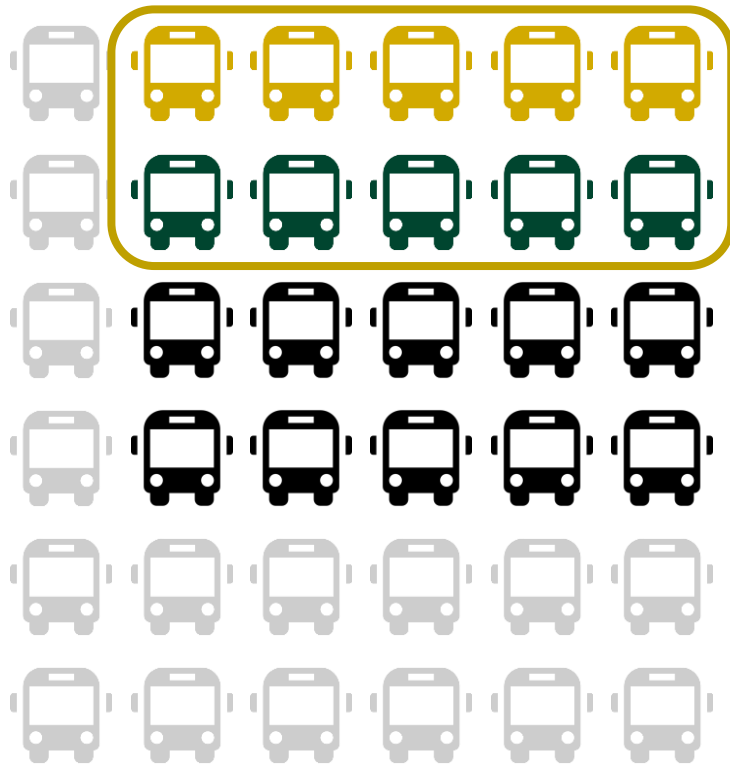
	Zone A	Zone B	Zone C
En Île-de-France	Paris et ses communes limitrophes	Le reste de l'Île-de-France	
Hors Île-de-France	Territoires des agglomérations de plus de 250 000 habitants listés par arrêté du préfet de département	Le reste des territoires des agglomérations de plus de 250 000 habitants	
		Territoires des agglomérations de moins de 250 000 habitants sous PPA, listés par arrêté du préfet de département	Le reste des territoires des agglomérations de moins de 250 000 habitants
Zones à faibles émissions	Territoires couverts par une ZFE-m	Territoire couverts par une ZFE-m volontaire pour laquelle une déro-gation de « déclassement » de la Zone A vers la Zone B est acceptée par le préfet de département	

Autobus : obligation n°2 – Bus à très faibles émissions

→ article L. 224-8-2 + mise en œuvre par l'article D. 224-15-5-1 du code de l'environnement

Aujourd'hui → 31 décembre 2024

Exemple sur l'année 2023



Part d'autobus classiques



Part d'autobus à faibles émissions



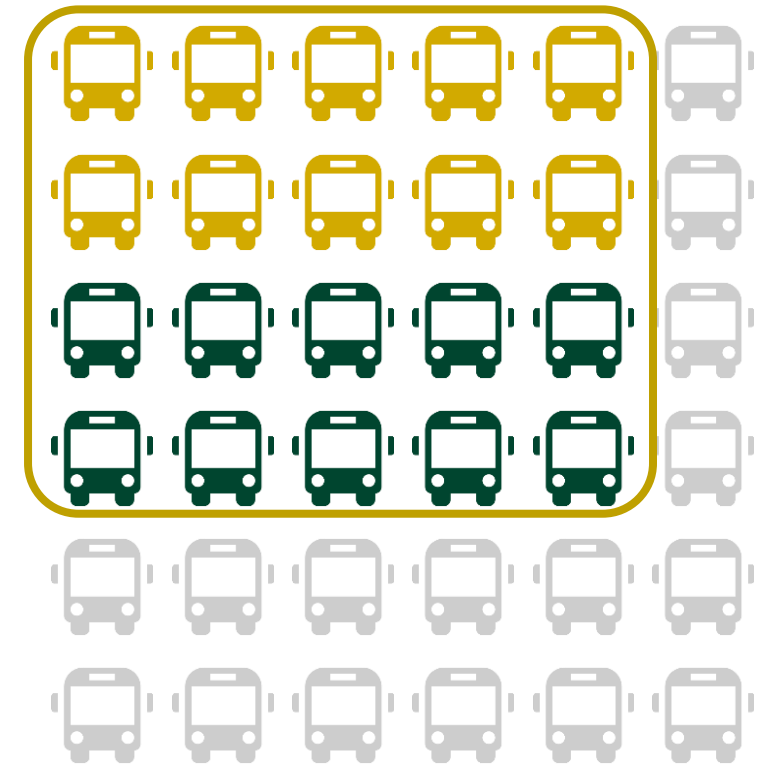
Autobus simplement à faibles émissions



Autobus à très faibles émissions

À partir du 1^{er} janvier 2025

Exemple sur l'année 2026



Périmètre d'application minimum de l'obligation n°2


→ article D. 224-15-5-1 du code de l'environnement

	Zone A	Zone B	Zone C
En Île-de-France	Paris et ses communes limitrophes	Le reste de l'Île-de-France	
Hors Île-de-France	Territoires des agglomérations de plus de 250 000 habitants listés par arrêté du préfet de département	Le reste des territoires des agglomérations de plus de 250 000 habitants	
		Territoires des agglomérations de moins de 250 000 habitants sous PPA, listés par arrêté du préfet de département	Le reste des territoires des agglomérations de moins de 250 000 habitants
Zones à faibles émissions	Territoires des agglomérations de plus de 250 000 habitants couverts par une ZFE-m	Territoire couverts par une ZFE-m volontaire pour laquelle une dérogation de « déclassement » de la Zone A vers la Zone B est acceptée par le préfet de département	

Définition des autobus à très faibles émissions

→ articles D. 224-15-2 à D. 224-15-6 du code de l'environnement



Groupe	Motorisation	Aujourd'hui → 31 décembre 2024					À partir du 1er janvier 2025				
		Zone A		Zone B		Zone C	Zone A		Zone B		Zone C
		M 2	M 3	M 2	M 3	M 2-M 3	M 2	M 3	M 2	M 3	M 2-M 3
	Électrique (y.c. à pile à combustible à hydrogène)	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
	Hydrogène-électricité hybride	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
1 bis	GNV ou hybride électricité-GNV dont au moins 20 % de biGNV		✓		✓	✓				✓	✓
	dont au moins 30 % de biGNV		✓		✓	✓		✓		✓	✓
	Hybride électricité-biocarburant exclusivement, sans effet "LUC"		✓		✓	✓		✓		✓	✓
2	Hybride électricité-GNV (toute origine) (mode électrique)		✓		✓	✓		✓		✓	✓
	Hybride électricité-diesel rechargeable (mode électrique)		✓		✓	✓		✓		✓	✓
	Hybride électricité-diesel rechargeable (mode thermique)		(*) (!)		✓ (1)	✓				✓ (1)	✓
	GNV ou hybride électricité-GNV (toute origine) (mode thermique)		(*)		✓	✓		(*)		✓	✓
	Exclusivement biocarburant sans effet "LUC"				✓	✓				✓	✓
	Exclusivement carburant de synthèse ou paraffinique				✓	✓				✓	✓
3	Autre hybride Véhicule au moins Euro VI					✓					✓

(1) - Seulement si fonctionnent uniquement en mode électrique en zone A

(*) - Si le réseau électrique ne peut soutenir le besoin énergétique de la flotte de véhicules à des coûts acceptables

(!) - Si le réseau gazier ne peut pas non plus soutenir le besoin énergétique de la flotte à des coûts acceptables

Obligation de rapportage

L'ensemble des acteurs sont soumis à une obligation de rapportage des données permettant d'assurer le suivi annuel des objectifs de verdissement.

Sur data.gouv : <https://schema.data.gouv.fr/etalab/schema-vehicules-faibles-emissions-renouvellement-parc/latest.html>

Avant le 30 septembre de l'année suivante

➔ Arrêté du 29 décembre 2020 fixant les termes et modalités de publication du pourcentage de véhicules à faibles et à très faibles émissions parmi les véhicules intégrés dans un renouvellement de parc





**MINISTÈRE
DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

NORMES D'ÉMISSIONS DE CO₂ DES VÉHICULES LOURDS NEUFS

RÉVISION DU RÈGLEMENT (UE) 2019/1242

Règlement actuel relatif aux émissions de CO₂ des véhicules lourds neufs – R. 2019/1242

- A la différence des obligations de renouvellement des flottes, les objectifs issus de règlement s'appliquent aux constructeurs de véhicules lourds neufs immatriculés dans l'UE.
- Spécificités de la détermination des émissions de CO₂ des véhicules lourds
- **Champ d'application** : porteurs et tracteurs des catégories N2 et N3 ayant
 - Une configuration d'essieux de 4x2 et une masse maximale en charge techniquement admissible de plus de 16 tonnes ; ou
 - Une configuration d'essieux de 6x2 ;⇒ Réputé couvrir **65% à 70%** des émissions de CO₂ du parc de véhicules utilitaires lourds de l'Union
- Emissions spécifiques constructeurs exprimées en **gCO₂/tkm** et calculées par pondération des émissions de ses véhicules lourds neufs (répartis en 4 sous-groupes)
- Objectif 2025 : - **15%** par rapport aux émissions de référence calculées sur la base des données de surveillance communiquées pour la période allant du 1er juillet 2019 au 30 juin 2020
- Objectif 2030 : - **30%** par rapport aux émissions de référence
- Objectifs linéarisés entre 2025 et 2030, sur une base annuelle -> système de dettes et crédits d'émissions
- Bonification pour les véhicules à faibles ou zéro émissions

Révision du règlement relatif aux émissions de CO₂ des véhicules lourds neufs

14/02/23

Publication de la
proposition par la
Commission

16/10/23

Adoption de l'**orientation
générale** par le **Conseil ENVI**

24/10/23

Adoption du projet de
rapport sur la proposition par
la **COM ENVI**

≈ 22/11/23

Adoption du rapport sur la
proposition en session
plénière du **Parlement**

Trilogue

Quelques éléments de la proposition de la Commission :

- Extension du champ d'application à de nouvelles catégories de véhicules : poids lourds de moins de 16t, **bus et cars**, remorques et semi-remorques, véhicules utilitaires légers non couverts par le règlement (UE) 2023/851
- Renforcement de l'objectif de réduction des émissions de CO₂ des véhicules lourds neufs en 2030 à -45%
- Introduction de nouveaux objectifs : -65% en 2035 et -90% en 2040
- Ajout d'un **nouvel objectif de 100% de véhicules zéro émission pour les autobus urbains neufs à compter de 2030**
 - **Possibilité pour les EM d'exclure une part limitée** des autobus urbains de l'objectif pour des raisons **socio-économiques** en lien avec des **circonstances territoriales ou météorologiques spécifiques**
- Maintien de l'objectif actuel de -15% en 2025
- **Modification de la définition d'un véhicule zéro-émission afin d'exclure les véhicules dual fuel diesel-hydrogène et les remorques électriques**
- Mise en place d'une clause de révision du règlement en 2028
- Suppression de la bonification à partir de 2030

Révision du règlement relatif aux émissions de CO₂ des véhicules lourds neufs

14/02/23

Publication de la
proposition par la
Commission

16/10/23

Adoption de l'**orientation
générale** par le **Conseil ENVI**

24/10/23

Adoption du projet de
rapport sur la proposition par
la **COM ENVI**

≈ 22/11/23

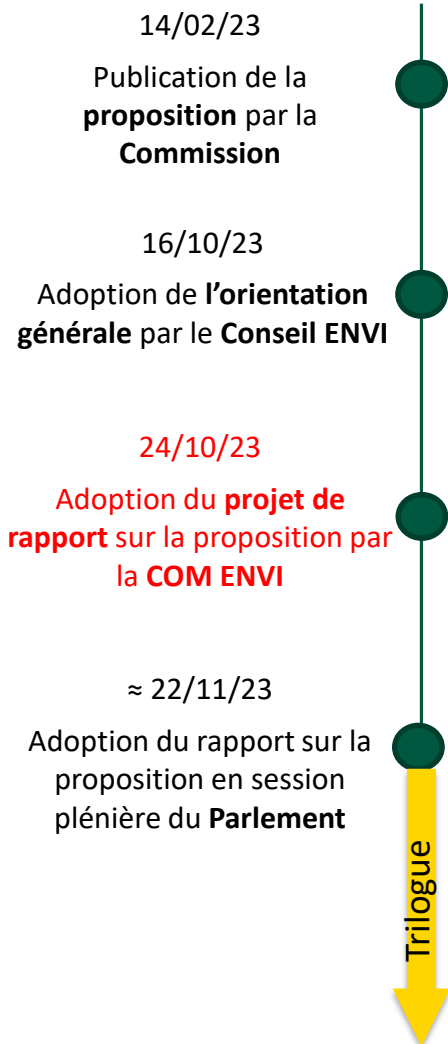
Adoption du rapport sur la
proposition en session
plénière du **Parlement**

Trilogue

Quelques éléments de l'orientation générale adoptée par le Conseil ENVI :

- Maintien des objectifs généraux pour 2025, 2030, 2035 et 2040
- **Report de l'objectif 2030 de 100% de bus urbains neufs zéro émission à 2035 et suppression des cas d'exemptions**
- Renforcement supplémentaire de la clause de réexamen par une série de dispositions, notamment en ce qui concerne l'objectif zéro-émission pour les autobus urbains
- Clarification supplémentaire des critères d'évaluation relatifs à la sécurité d'approvisionnement dans le cadre des procédures de marchés publics de fourniture pour l'achat d'autobus urbains afin d'en simplifier la mise en œuvre par les autorités publiques et d'en assurer la solidité juridique
- Réduction du seuil d'émissions de CO₂ prévu dans la définition des véhicules zéro-émission : permet d'inclure les technologies fonctionnant à l'hydrogène thermique (*dual fuel*)
- Abaissement de l'objectif de réduction des émissions des semi-remorques à partir de 2030 de -15% à -7,5%

Révision du règlement relatif aux émissions de CO₂ des véhicules lourds neufs



Quelques éléments du projet de rapport adopté par la COM ENVI :

- Renforcement du niveau d'ambition de l'objectif 2035 de réduction des émissions de -65% à -70%
- Maintien des autres objectifs généraux pour 2025, 2030 et 2040
- **Maintien de l'objectif 2030 de 100% de bus urbains neufs zéro émission**
- **Instauration d'une dérogation jusqu'en 2035 pour les bus acquis par des pouvoirs publics ayant réalisé avant la date d'entrée en vigueur du règlement des investissements substantiels dans les infrastructures d'avitaillement en biogaz**
- Réduction du seuil d'émissions de CO₂ prévu dans la définition des véhicules zéro-émission : permet d'inclure les technologies fonctionnant à l'hydrogène thermique (*dual fuel*) jusqu'en 2034
- Abaissement de l'objectif de réduction des émissions des semi-remorques à partir de 2030 de -15% à -12,5%