

UTP - NOVEMBRE 2019

La directive « Véhicules propres » modifiera-t-elle les prérogatives de la loi « TECV » ?

La directive n° 2019/1161 du Parlement européen et du Conseil du 20 juin 2019 modifie la directive n° 2009/33/CE relative à la promotion de véhicules de transport routier propres et économes en énergie. Cette directive modificative était attendue au regard des engagements pris par les pays européens dans le cadre de la transition énergétique des véhicules routiers.

La directive initiale mettait l'accent sur des véhicules économes en énergie. L'évolution de son titre en « *Directive 2009/33/CE du Parlement et du Conseil relative à la promotion de véhicules de transport routier propres à l'appui d'une mobilité à faibles émissions* » souligne la volonté des États membres de réduire la congestion routière par le développement des transports publics propres et par conséquent de baisser les émissions permettant d'améliorer la qualité de l'air.

La présente directive a été publiée au Journal Officiel de l'Union Européenne le 12 juillet 2019 et est entrée en vigueur vingt jours après sa publication officielle, soit le 2 août 2019.

La présente note vise à offrir des éclaircissements sur le contenu de la directive pour la France et pose quelques interrogations quant à sa transposition.

Tout comme les précédents textes législatifs en la matière, l'UTP souhaite se positionner en tant qu'interlocuteur incontournable de la profession auprès du Bureau de l'exemplarité du service public du Commissariat Général au Développement Durable (CGDD) qui pilotera la transposition de la directive, soutenu notamment par le bureau Politique Atténuation Climat à la Direction Générale de l'Énergie et du Climat (DGEC).

En parallèle, l'UTP s'interroge sur l'impact de la présente directive sur la procédure de revoyure du décret du 11 janvier 2017 définissant les autobus à faibles émissions, entamée au 1^{er} trimestre 2019.

Directive n°2019/1161 sur les « Véhicules propres »

Il est à noter que la définition du véhicule propre dans la directive présente des limites et sera amenée à évoluer d'ici une dizaine d'années. En effet, les émissions CO₂ ne sont pas prises en compte sur l'ensemble du cycle de vie du véhicule tout comme ne sont pas retenues celles émises « du puits à la roue ».

I. RAPPEL DU CONTEXTE

Depuis 2015, l'UTP et ses adhérents se sont fortement investis dans la loi n° 2015-992 du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte, dite loi « TECV » ainsi que le décret n° 2017-23 du 11 janvier 2017 définissant sur les autobus et autocars à faibles émissions, puis l'arrêté du 3 août 2018 sur les ateliers de charge accueillant plus de dix autobus électriques. Plus récemment, l'UTP a contribué à l'élaboration de la future Loi d'Orientation des Mobilités, dite « LOM », afin de soutenir les objectifs du Gouvernement à travers la participation active des transports publics à la décarbonisation de la mobilité.

Dans la continuité de son action, l'UTP apportera son analyse et sa contribution à l'élaboration de la loi transposant la directive « Véhicules propres » pour que les dispositions prises s'inscrivent dans la continuité des différents textes applicables à ce jour et des orientations décidées par les réseaux des services urbains dans le cadre de la transition énergétique de leur flotte d'autobus.

II. LE CONTENU DE LA DIRECTIVE

II.1 LA TRANSPOSITION EN DROIT NATIONAL

La directive, dans son article 2, précise que la transposition de ce texte en droit français doit être effectuée au plus tard le 2 août 2021, soit vingt-quatre mois après sa publication au Journal Officiel de l'Union Européenne.



Comme pour les précédentes transpositions, l'UTP proposera aux services de l'État son expertise à la rédaction du texte législatif français afin que les efforts menés et les engagements pris jusqu'à ce jour par les différents réseaux urbains ne soient pas mis en difficulté par un nouveau texte. En effet, ce texte est concomitant à la volonté de l'État de revoir le décret du 11 janvier 2017 sur la définition des véhicules à faibles émissions.

*Directive n°2019/1161 sur les « Véhicules propres »***II.2 LES SERVICES CONCERNÉS, ISSUS DES MARCHÉS PUBLICS**

Dans son article premier 4), la directive précise les services concernés issus des marchés publics pour lesquels seraient appliquées les prescriptions. Il s'agit des services :

- en contrat pour l'achat,
- en contrat pour la location,
- en contrat pour le crédit-bail,
- en contrat pour la location-vente,
- en contrat de service public pour les services de transport routier de voyageurs conformément au règlement (CE) n°1370/2007,
- en contrat de service tel que les services de transport non réguliers de passagers devant appliquer les procédures de passation des marchés des directives 2014/24/UE et 2014/25/UE.

Pour rappel, selon l'enquête UTP « Parc des services urbains au 1^{er} janvier 2018 », plus de 87 % des autobus appartient aux autorités organisatrices de la mobilité (AOM)

II.3 LES VÉHICULES CONCERNÉS ET CEUX POUVANT ÊTRE EXEMPTÉS

Dans son article premier 5), la directive mentionne les véhicules de transport routier concernés, acquis dans le cadre d'un des contrats mentionnés ci-dessus. Il s'agit des véhicules de catégorie N ou M tel que définis dans l'article 4 du règlement UE 2018/858.

S'agissant des véhicules de la catégorie N (les véhicules à moteur conçus et construits essentiellement pour le transport de marchandises), celle-ci est subdivisée en trois catégories :

- *« catégorie N₁ : véhicules à moteur ayant une masse maximale qui n'excède pas 3,5 tonnes, c'est-à-dire les véhicules utilitaires légers.*
- *catégorie N₂ : véhicules à moteur ayant une masse maximale supérieure à 3,5 tonnes sans excéder 12 tonnes,*
- *catégorie N₃ : véhicules à moteur ayant une masse maximale supérieure à 12 tonnes. »*

Directive n°2019/1161 sur les « Véhicules propres »

S'agissant des véhicules de la catégorie M (les véhicules à moteur conçus et construits essentiellement pour le transport de passagers et de leurs bagages), celle-ci est subdivisée en trois catégories :

- *« catégorie M₁ : véhicules ne comprenant pas plus de huit places assises en plus de celle du conducteur et n'ayant pas d'espace pour des passagers debout, que le nombre de places assises se limite ou non à celle du conducteur,*
- *catégorie M₂ : véhicules à moteur comprenant plus de huit places assises en plus de celle du conducteur et ayant une masse maximale qui n'excède pas 5 tonnes, que ces véhicules à moteur aient ou non un espace pour des passagers debout,*
- *catégorie M₃ : véhicules à moteur comprenant plus de huit places assises en plus de celle du conducteur et ayant une masse maximale supérieure à 5 tonnes, que ces véhicules à moteur aient ou non un espace pour des passagers debout. »*

Ces trois catégories M sont reprises dans l'article R. 311-1 du Code de la route tout en rajoutant des notions de « Classe » pour les véhicules M₂ et M₃ conformément à leur capacité.

Les catégories des véhicules de transport de passagers (M)

Catégories	Poids	Nombre places assises en plus de celle du conducteur	Correspondance type de matériel
M ₁	< 5 tonnes	< ou = 8 places assises	Voiture particulière, véhicule utilitaire léger adapté au transport de personnes, minibus
M ₂	< 5 tonnes	> 8 places assises	Minibus voire certains midibus, minicar
M ₃	> 5 tonnes	> 8 places assises	Bus articulé, standard, midibus, car

Les classifications spécifiques des véhicules M₂ et M₃ d'une capacité supérieure à 22 passagers

Classes	Définition	Correspondance type matériel
Classe I	Véhicule avec passagers debout avec fréquents mouvements de passagers	Bus articulé, standard, midibus
Classe II	Véhicule avec passagers assis principalement et debout dans le couloir	Bus standard et midibus, avec ceinture selon les gammes constructeurs, car
Classe III	Véhicule avec passagers assis uniquement	Car

Les classifications spécifiques des véhicules M₂ et M₃ d'une capacité inférieure à 22 passagers

Classes	Définition	Correspondance type matériel
Classe A	Véhicule avec passagers assis et debout	Minibus
Classe B	Véhicule avec passagers assis uniquement	Minicar

Directive n°2019/1161 sur les « Véhicules propres »

Il est à souligner que la directive propose d'exempter certains véhicules de catégorie M, d'autres pouvant bénéficier seulement de dérogations lors de la transposition. L'UTP s'interroge sur cette faisabilité lors de la transposition en droit français.

Les véhicules de transport de voyageurs exemptés dans la directive sont :

- les autocars et certains autobus équipés de ceinture de sécurité de catégorie M₃ de classe II (en fonction des gammes constructeurs),*
- les autocars de catégorie M₃ de classe III,*
- les autocars de catégorie M₃ de classe B.*

Cette exemption repose sur le faible degré de maturité du marché des autocars propres, dont les performances doivent être corrélées à leurs exigences opérationnelles (autonomie, vitesse commerciale, avitaillement, ...). Toutefois, la question peut se poser pour des cars scolaires ou périscolaires desservant des réseaux urbains qui se verraient impactés par la mise en place des zones à faibles émissions (ZFE). La spécificité des dessertes scolaires doit être prise en compte lors de la transposition de la directive.

Les États membres peuvent également exempter ou adapter un taux spécifique aux autobus à deux étages c'est-à-dire les autobus à impériale, ainsi qu'aux véhicules des services de transport de personnes à mobilité réduite (TPMR) de catégorie M₁. Une clarification sera nécessaire s'il s'agit d'un véhicule TPMR à usage strictement privé ou bien issu d'un service de transport de personnes public ou privé, même en sous-traitance.

*Directive n°2019/1161 sur les « Véhicules propres »***II.4 UNE DÉFINITION DU VÉHICULE PROPRE VARIABLE SELON SA CATÉGORIE**

La directive prévoit une définition différente du véhicule propre selon la catégorie M₁, M₂ ou M₃.

Un véhicule M₁ ou M₂ propre est un véhicule dont :

- « les émissions maximales à l'échappement ne dépassent pas 50 grammes de CO₂ / km,
- les émissions de polluants en conditions de conduite réelles se situent en deçà de 80 % des limites d'émissions », tels que figurant au point 48.2 du certificat de conformité.

Ces seuils d'émissions sont valables jusqu'au 31 décembre 2025 et seront amenés à évoluer par la suite.

Un véhicule M₃ propre est un véhicule utilisant des carburants alternatifs au gazole. Cette définition est alignée sur la directive sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs (Directive 2014/94/EU du 22 octobre 2014, dite « DAFI »), ce qui permet d'élargir la liste des technologies de produits propres et permet de prendre en compte, par exemple, les autobus fonctionnant aux biocarburants dans le quota d'achat, de location, de crédit-bail,

La notion de « véhicule propre et économe en énergie » couvre ainsi les véhicules circulant :

- à l'électricité,
- à l'hydrogène,
- au gaz naturel, au biométhane, au GNC et GNL,
- aux biocarburants, hormis ceux produits à partir de matières premières à risque élevé de changement d'affectation indirecte des sols (ou ILUC « Indirect Land Use Change », conformément à la directive 2018/2001 du 11 décembre 2018 relative à la promotion de l'utilisation de l'énergie produite à partir de sources renouvelables, dite « RED II »). Dans ce cadre, l'huile de palme est exclue des biocarburants, à la condition qu'ils ne soient pas mélangés à du carburant fossile conventionnel,
- aux carburants synthétiques ou paraffiniques, à la condition qu'ils ne soient pas mélangés à du carburant fossile conventionnel,
- au gaz de pétrole liquéfié (GPL).

Directive n°2019/1161 sur les « Véhicules propres »

En complément de la définition du « véhicule propre » ci-dessus, la directive définit ce qu'est un **véhicule propre à zéro émission**. Il s'agit « d'un véhicule sans moteur à combustion interne ou avec un moteur à combustion interne émettant moins de 1g CO₂/ kWh ou moins de 1g CO₂/ km ».

Ainsi, il est possible de classer les véhicules propres de la manière suivante :

<i>Énergie d'un véhicule propre à zéro émission</i>	<i>Énergie d'un véhicule propre à faibles émissions</i>
<ul style="list-style-type: none"> • Électricité, • Hydrogène. 	<ul style="list-style-type: none"> • Gaz naturel (incluant le biométhane), GNC et GNL, • Biocarburants hors d'huile de palme ou de matières premières non mentionnées dans la directive sur les énergies renouvelables (RED II), • Combustibles synthétiques et paraffiniques, • Gaz de pétrole liquéfié (GPL) <p>A clarifier :</p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Hybride utilisant un carburant de substitution au gazole (art.2, §1 de la directive DAFI),</i> • <i>Hybride Plug-in (art.2, §2 de la directive DAFI)</i>

S'agissant du **Trolleybus**, il est considéré comme un autobus propre à zéro émission à la condition qu'il fonctionne uniquement à l'électricité ou qu'il utilise uniquement un groupe motopropulseur lorsqu'il n'est pas raccordé à une ligne aérienne de contact.

En cas de bicarburation, utilisant un système thermique, le trolleybus est toujours considéré comme un véhicule propre mais à faibles émissions.



*La directive ne mentionne pas clairement le statut **des autobus hybrides**. Sont-ils considérés comme des véhicules propres ? Si tel est le cas pour certains, peuvent-ils être à faibles émissions ou bien à zéro émission, selon la nature de l'hybridation ? En effet, les constructeurs commercialisent à ce jour différents véhicules hybrides rechargeables ou non rechargeables (gazole/électrique, GNV/électrique, éthanol/électrique, thermique/hydraulique, électrique/hydraulique/gazole, ...).*

Dans ce qui semble être une référence aux véhicules hybrides dans la présente directive, la définition de « carburant de substitution », figurant à l'article 2 paragraphe 1 de la directive DAFI mentionne qu'il s'agit de carburant qui servent, au moins en partie, à remplacer les sources de pétrole d'origine fossile dans la fourniture de l'énergie transport.

Directive n°2019/1161 sur les « Véhicules propres »

Plus important encore, l'article 2, paragraphe 2 de la directive DAFI définit un véhicule électrique comme « un véhicule automobile équipé d'un groupe motopropulseur contenant au moins une machine électrique non périphérique en tant que convertisseur d'énergie avec système de stockage d'énergie rechargeable pouvant être rechargé à l'extérieur ». Cela signifie-t-il que seuls les bus électriques **hybrides plug-in** seraient pris en compte dans les objectifs des bus propres ?

Ces points devront être précisés dans la transposition, s'appuyant notamment sur le rapport de l'Ademe « Panorama et évaluation des différentes filières d'autobus urbains, état des lieux sur les technologies et les filières énergétiques existantes et en devenir pour le transport par autobus », paru en décembre 2018.

- 

S'agissant des véhicules lourds circulant au **XTL dont le GTL**, la directive ne les mentionne pas de manière précise. Elle les considère comme véhicules propres à partir du moment où ils utilisent des combustibles synthétiques ou paraffiniques et à la condition qu'ils ne soient pas mélangés à du carburant fossile. Pour rappel, le carburant XTL est un carburant diesel de synthèse, fabriqué à partir de gaz naturel et d'huiles végétales.
- 

En l'absence d'une définition des **véhicules non-propres**, les autobus considérés comme tels dans la directive seraient des véhicules circulant **au gazole, au HVO...** quelle que soit la motorisation Euro. Cela a pour conséquence de mettre sur un même niveau les autobus Euro VI et ceux antérieurs malgré les efforts des constructeurs sur la baisse des émissions des moteurs Euro VI. Il est à noter que le décret du 11 janvier 2017 considère que les véhicules au gazole Euro VI sont des véhicules à faibles émissions, et peuvent être présents uniquement dans les territoires les moins denses, c'est-à-dire dans toutes les collectivités locales de moins de 250 000 habitants, non couvertes par un Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA).
- 

Enfin, la directive n'évoque pas **les auxiliaires** (systèmes de chauffage, de ventilation, de climatisation), majoritairement alimentés par du carburant fossile et pouvant équiper des autobus propres à zéro émission. Lors de la transposition, la profession devra veiller au fait que la future loi s'applique uniquement sur les énergies utilisées exclusivement pour la propulsion de l'autobus. Ainsi, un autobus électrique équipé d'un chauffage au gazole serait bien considéré comme un autobus propre à zéro émission. À titre d'information, le fonctionnement des auxiliaires consomme 25 % de l'énergie utilisée par l'autobus en exploitation.

Directive n°2019/1161 sur les « Véhicules propres »

II.5 L'OBJECTIF MINIMAL D'ACHAT, DE LOCATION, ..., DE VEHICULES PROPRES POUR LA FRANCE

Dans le cadre des marchés publics, la directive impose à la France un objectif minimal d'achat, de location, crédit-bail, ..., variable selon la catégorie M₁, M₂ et M₃ du véhicule. Ces objectifs sont exprimés en pourcentage minimal de véhicules propres par rapport au nombre total de véhicules de transport routier couverts par la somme de tous les contrats.

Objectifs minimaux pour les véhicules de catégorie M₁ et M₂

La directive considère que les véhicules de catégorie M₁ et M₂ sont des véhicules légers.

Selon le tableau n°3 de l'annexe, les objectifs minimaux de véhicules propres de catégorie M₁ et M₂ pour la France s'élèvent, à :

- 37,4 % du 2 août 2021 au 31 décembre 2025,
- 37,4 % également du 1^{er} janvier 2026 au 31 décembre 2030.

Ces véhicules peuvent être indifféremment des véhicules propres à zéro émission ou à faibles émissions.

Objectifs minimaux pour les véhicules de catégorie M₃

Selon le tableau n°4 de l'annexe, les objectifs minimaux de véhicules propres de catégorie M₃ pour la France s'élèvent, selon les deux périodes, à :

- 43 % du 2 août 2021 au 31 décembre 2025 dont 50 % par des véhicules à zéro émission,
- 61 % du 1^{er} janvier 2026 au 31 décembre 2030 dont 50 % par des véhicules à zéro émission.



Il est intéressant de constater que la directive considère que les autobus qui font l'objet d'un retrofit ou d'une modernisation en utilisant une énergie alternative au gazole sont comptabilisés parmi les véhicules propres à faibles émissions ou à zéro émission.

L'UTP a porté cette demande auprès de l'administration dans le cadre du processus de revoyure du décret n° 2017-23 du 11 janvier 2017 visant à faire évoluer la définition des autobus et autocars à faibles émissions afin que les véhicules Euro V et Euro VI puissent être comptabilisés dans le quota des VFE à partir du moment où ils sont convertis au biocarburant. Cela permet ainsi à certaines collectivités locales d'entamer la transition énergétique de leur flotte au regard de leurs différentes contraintes et des retours d'expérience des véhicules zéro émission.

Directive n°2019/1161 sur les « Véhicules propres »

- 

Lors de la transposition en droit français, la profession devra veiller à ce que ces objectifs minimaux de véhicules propres restent à un niveau proche de la directive. L'UTP s'interroge sur la manière dont seront répartis ces taux nationaux au niveau local.
- 

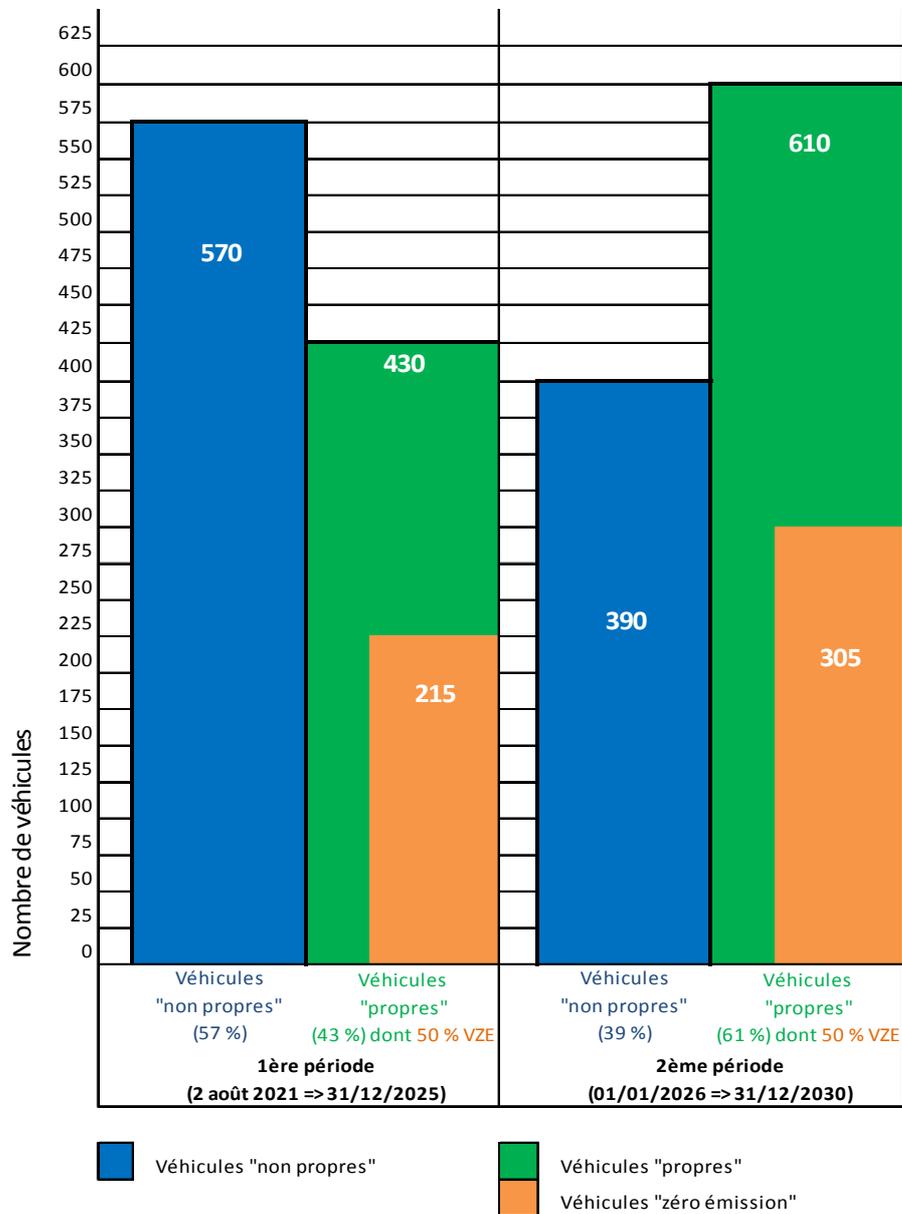
L'UTP est interpellée sur la définition pour un véhicule propre de catégorie M₂ différente de celle d'un véhicule propre de catégorie M₃. Cette interrogation porte également sur les objectifs minimaux distincts pour ces deux catégories de véhicules. Qu'en sera-t-il lors de la transposition ? L'État français souhaitera-t-il harmoniser ces taux notamment pour les véhicules M₂ et M₃, ce qui simplifiera la gestion et le décompte au niveau local ?
A l'heure actuelle, le décret du 11 janvier 2017 harmonise les conditions et les définitions pour ces deux catégories de véhicules. L'UTP souhaite qu'il en reste ainsi.
- 

Pour les services de transport urbain disposant de camions poids lourds (N₂ et N₃), utilisés pour leur exploitation et issus d'un marché public, les objectifs minimaux sont de 10 % en première période et de 15 % en seconde période. Il peut s'agir indifféremment de véhicules propres à faibles émissions ou à zéro émission.
- 

Les objectifs minimaux d'achat, de location, ..., supposent que 57 % maximum du renouvellement en première période et 39 % maximum en seconde période puissent être faits pas des véhicules considérés comme **non propres**. Les véhicules non propres acquis seraient ceux circulant au gazole Euro VI, au HVO, etc. S'agissant du HVO, la directive considère ce biocarburant comme impropre (Cf. II.4 de la présente note) mais n'interdit pas son déploiement dans le quota des véhicules non propres.

Directive n°2019/1161 sur les « Véhicules propres »

Exemple de répartition des véhicules M3 sur la base d'un renouvellement de 1000 autobus par an en France



Directive n°2019/1161 sur les « Véhicules propres »

III. COMMENT SERA COMPTABILISÉE L'ATTEINTE DES OBJECTIFS MINIMAUX D'ACQUISITION ?

Au plus tard le 2 août 2022, la France informera la Commission Européenne des mesures prises pour mettre en œuvre la directive.

Elle soumettra également un rapport complet sur la mise en place des objectifs d'ici avril 2026 et tous les trois ans par la suite. La Commission a l'intention de revoir l'application de la directive d'ici le 31 décembre 2027. Cela devrait inclure la fixation de nouveaux objectifs et l'intégration de nouvelles catégories de véhicules, tels que les véhicules à deux et trois roues.

IV. LA DIRECTIVE COMPORTERA-T-ELLE UNE ANALYSE APPROFONDIE DES DIFFÉRENTES TECHNOLOGIES DANS LE FUTUR ?

À l'heure actuelle, la directive ne prend pas en compte les émissions réelles des autobus et des autres véhicules du puits à la roue. Toutefois, lors du réexamen prévu de la directive d'ici décembre 2027, la Commission évaluera la possibilité d'aligner la directive sur les véhicules propres sur des méthodologies de comptabilisation des émissions de CO₂ sur la durée de vie du matériel roulant et des émissions de CO₂ du puits à la roue.

Il est donc possible que ces approches soient considérées pour la période postérieure au 31 décembre 2030.

V. LA CONVERSION DES FLOTTES PEUT-ELLE COMPTER SUR UN FINANCEMENT EUROPÉEN ?

Le financement de ces prérogatives et l'impact financier sur les réseaux urbains ne sont pas évoqués dans le corps de la directive, d'autant que la transition énergétique des flottes d'autobus ne se limite pas à leur renouvellement mais également à la transformation de l'outil industriel.

L'Union Européenne encourage, au considérant (22), les États membres à disposer d'instruments de financement suffisants pour l'acquisition de véhicules propres et l'installation des infrastructures connexes. Il est souhaité que ces acquisitions n'aient pas pour conséquence une augmentation des prix des titres de transport ou une diminution de l'offre des transports publics pour les usagers.

Ainsi, les prochaines lois de finances devront intégrer des dispositions et des engagements financiers permettant d'appliquer les prescriptions du futur texte transposé.

Directive n°2019/1161 sur les « Véhicules propres »

VI. ANALYSE COMPARÉE DIRECTIVE « VÉHICULES PROPRES » VERSUS LOI « TECV » ET DECRET « VFE »

À l'heure actuelle, la loi n° 2015-992 du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte, dite loi « TECV », ainsi que le décret n° 2017-23 du 11 janvier 2017 pris pour l'application de l'article L. 224-8 du code de l'environnement définissant les critères caractérisant les autobus et autocars à faibles émissions, dit « décret VFE », imposent des objectifs supérieurs à ceux de la directive lors du renouvellement du parc des réseaux des services urbains (Cf. tableau ci-après).

De plus, les textes français adaptent les véhicules propres en fonction des caractéristiques des territoires. La directive impose un pourcentage homogène sur l'ensemble du territoire. Toutefois, elle mentionne dans le considérant (19) la possibilité pour la France de répartir les efforts sur le territoire en prenant en compte les capacités économiques, le niveau de qualité de l'air, la densité de population, les caractéristiques des systèmes de transport, etc.

Il est à noter également que les véhicules Euro VI sont considérés comme des véhicules à faibles émissions en France, uniquement pour des territoires peu denses. La directive ne les considère pas comme tels, toutefois elle maintient le déploiement des autobus Euro VI, comptabilisés parmi les 57 % de véhicules non propres entre 2021 et 2024, puis dans les 39 % de véhicules non propres entre 2025 et 2030.

Début 2019, le décret VFE du 11 janvier 2017 a fait l'objet d'une concertation sur l'évolution de la définition des véhicules à faibles émissions. L'UTP a porté différentes demandes :

- une clarification de différentes notions, notamment le renouvellement, le décompte,
- une évolution de la répartition des énergies et des carburants selon les groupes 1, 2 et 3, notamment pour les véhicules hybrides,
- une comptabilisation des véhicules Euro V qui utiliseraient exclusivement des biocarburants dans le décompte des véhicules à faibles émissions, permettant ainsi aux agglomérations de petite taille d'entamer la transition de leur parc,
- une adaptation de la fiscalité,
- une harmonisation entre le futur texte et les dispositions applicables dans les zones à faibles émissions et la vignette Crit'Air.

Directive n°2019/1161 sur les « Véhicules propres »

	Directive « Véhicules Propres »	Loi « TECV » et décret « VFE »*
Périmètre	<ul style="list-style-type: none"> La France, pour tous les services de marchés publics en contrat d'achat, de location, de crédit-bail, de location-vente, de contrat de service public de transport routier de voyageurs et de services de transport non réguliers de passagers. 	<ul style="list-style-type: none"> Les collectivités territoriales et leurs groupements, Ile de France mobilités et la métropole de Lyon, lorsqu'ils gèrent directement ou indirectement une flotte de véhicules de transport en commun de plus de 20 véhicules
Autobus concernés par les carburants alternatifs	<ul style="list-style-type: none"> Autobus M₃ 	<ul style="list-style-type: none"> Autobus et autocars M₂ et M₃
Autobus concernés les émissions maximales à l'échappement	<ul style="list-style-type: none"> Autobus M₁ et M₂ 	<ul style="list-style-type: none"> Néant
Calendrier	<ul style="list-style-type: none"> 1^{ère} période : du 2 août 2021 au 31 décembre 2025 2^{ème} période : du 1^{er} janvier 2026 au 31 décembre 2030 	<ul style="list-style-type: none"> 1^{ère} période : du 1^{er} janvier 2020 au 31 décembre 2024 2^{ème} période : à partir du 1^{er} janvier 2025
Objectifs minimaux de renouvellement pour les autobus propres de catégorie M₁ et M₂	<ul style="list-style-type: none"> 37,4 % en véhicules propres, du 2 août 2021 au 31 décembre 2030 	<ul style="list-style-type: none"> 1^{ère} période : 50 % en véhicules faibles émissions 2^{ème} période : 100 % en véhicules faibles émissions
Objectifs minimaux de renouvellement pour les autobus propres de catégorie M₃	<ul style="list-style-type: none"> 1^{ère} période : 43 % dont 50 % en véhicules zéro émission 2^{ème} période : 61 % dont 50 % en véhicules zéro émission 	

Directive n°2019/1161 sur les « Véhicules propres »

	Directive « Véhicules Propres »	Loi « TECV » et décret « VFE »*
Véhicules propres admissibles pour les agglomérations de plus de 250 000 habitants	La directive couvre les véhicules circulant :	Ils couvrent les véhicules du Groupe 1 Pour les communes incluses dans le périmètre préfectoral, ils circulent : <ul style="list-style-type: none"> à l'électricité, à l'hydrogène, au gaz naturel, au biométhane, au GNC et GNL, conditionné par le réseau électrique, à l'électrique-hybride, conditionné par le réseau électrique et gazier. Pour les communes en dehors du périmètre préfectoral, en complément de l'énergie ci-dessus, ils circulent : <ul style="list-style-type: none"> aux biocarburants très majoritairement d'origine renouvelable.
Véhicules propres admissibles pour les agglomérations de moins de 250 000 habitants, couvertes par un PPA	<ul style="list-style-type: none"> à l'électricité, à l'hydrogène, au gaz naturel, au biométhane, au GNC et GNL, aux biocarburants (huile de palme exclue) à la condition qu'ils ne soient pas mélangés à du carburant fossile conventionnel aux carburants synthétiques ou paraffiniques, à la condition qu'ils ne soient pas mélangés à du carburant fossile conventionnel au gaz de pétrole liquéfié (GPL). 	Ils couvrent les véhicules du Groupe 2 Pour les communes incluses dans le périmètre préfectoral, ils circulent : <ul style="list-style-type: none"> à l'électricité, à l'hydrogène, au gaz naturel, au biométhane, au GNC et GNL, à l'électrique-hybride, aux biocarburants très majoritairement d'origine renouvelable, Pour les communes en dehors du périmètre préfectoral, en complément de l'énergie ci-dessus, ils circulent : <ul style="list-style-type: none"> au gazole Euro VI.
Véhicules propres admissibles pour les agglomérations de moins de 250 000 habitants, non couvertes par un PPA		Ils couvrent les véhicules du « Groupe 3 » ils circulent : <ul style="list-style-type: none"> à l'électricité, à l'hydrogène, au gaz naturel, au biométhane, au GNC et GNL, à l'électrique-hybride, au biocarburant très majoritairement d'origine renouvelable, au gazole Euro VI.

*Cf. Note technique UTP « Décret sur les véhicules à faibles émissions : entre précisions et interrogations », sept. 2017

Directive n°2019/1161 sur les « Véhicules propres »

VII. CONCLUSION

Comme évoqué dans la présente note, l'UTP s'interroge sur la manière dont seront répartis les taux nationaux imposés par la directive, à savoir 43 % de véhicules propres dans un premier temps puis de 61 % dans un second temps pour les autobus de catégorie M₃, sachant que 50% de véhicules propres de type M₃ doivent être des véhicules à zéro émission.

Les réseaux urbains, dans un souci d'harmonisation de leur parc et au regard des coûts d'investissement, de fonctionnement et de formation du personnel, peuvent envisager de privilégier une seule énergie telle que le GNV par exemple. Par conséquent, le quota national de 50 % de véhicules zéro émission (électrique et hydrogène) pourrait être difficile à atteindre et nécessiter des arbitrages par la puissance publique. En effet, une fois les investissements d'infrastructures décidés par l'AOM en concertation avec son opérateur, il ne sera plus possible de remettre en cause les choix effectués pour le long terme. Ainsi se pose la question de l'obligation de satisfaire le quota de 50 % de véhicules zéro émission au niveau national. Sera-t-il uniformément réparti sur le territoire français ou certaines collectivités locales devront-elle assurer la charge la plus lourde ?

Pour rappel, les choix faits pour l'infrastructure conditionnent et figent la proportion de bus déployés. La Loi TECV a entériné ces choix dont certaines décisions d'investissement sont en cours de finalisation au moment de la rédaction de cette note technique.

Dans ce contexte, l'UTP et ses composantes réitèrent leur volonté d'accompagner les services de l'État en charge de la transposition de la présente directive et assurer une transition énergétique efficiente des réseaux urbains.

Les notes techniques

Département des Affaires Économiques et Techniques de l'UTP
Commission Techniques, Exploitation et Développement Durable
présidée par Marc Delayer



CONTACTS Stéphanie Lopes Azevedo slazevedo@utp.

Stéphanie Jégu +33(0)1 48 74 71 87 sjegu@utp.fr