



Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR

CONCOURS INTERNE D'INGENIEUR DES SERVICES TECHNIQUES

- SESSION 2018 -

Mardi 11 septembre 2018

SPECIALITE LOGISTIQUE

Résolution d'un cas pratique, dans la spécialité choisie, à partir d'un dossier à caractère technique permettant d'apprécier les qualités d'expression, d'analyse et de synthèse du candidat et sa capacité à conduire un projet.

(Durée : 4 heures – Coefficient 1)

L'utilisation d'une calculatrice simple à 4 opérations ou scientifique, d'un rapporteur et d'une règle graduée est autorisée.

Le dossier documentaire comporte 33 pages.

IMPORTANT

IL EST RAPPELE AUX CANDIDATS QU'AUCUN SIGNE DISTINCTIF NE DOIT APPARAÎTRE NI SUR LA COPIE NI SUR LES INTERCALAIRES.

ECRIRE EN NOIR OU EN BLEU - PAS D'AUTRE COULEUR

SUJET

Vous êtes ingénieur(e) en logistique au sein d'un Secrétariat Général pour l'Administration du Ministère de l'Intérieur (SGAMI) et responsable du bureau chargé du renouvellement des moyens mobiles.

A ce titre, vous participez à l'établissement du Plan de Renouvellement Annuel (PRA) des véhicules de la police nationale de votre zone.

La mise en place de nouveaux règlements pour lutter contre la pollution dans les grandes villes (zones de circulation restreintes, vignettes CRIT'Air) ainsi que les déclarations récentes de la mairie de Paris incitent à une réflexion globale sur l'usage par la police nationale, d'un parc automobile composé aujourd'hui à 80 % de véhicules diesels.

Vous disposez des caractéristiques techniques d'un extrait du parc automobile de la Direction Départementale de la Sécurité Publique (DDSP-XX) d'une grande ville de métropole (document 11) ainsi que des chiffres de renouvellement de cet extrait de son parc durant ces 3 dernières années (date de mise en service dans le document 11).

- 1 - En vous servant de deux extraits du parc automobile 2018 de la DDSP-XX (documents 11 et 2), vous réaliserez une étude technique à destination de votre hiérarchie basée sur des simulations de PRA. Vous aborderez par cette étude les normes environnementales et la réalité économique des plans de renouvellement (PRA).

- 1.1 A l'aide des documents 2 et 4, vous établirez une liste de vignettes CRIT'Air pour les véhicules banalisés de la DDSP-XX de manière à maintenir leur discrétion parmi les véhicules roulants. Pour cela, vous déterminerez le classement des véhicules concernés suivant la classification fournie dans le document 4 : **réponse à faire directement sur le document 2 (à rendre avec la copie)**. Vous indiquerez le nombre total des vignettes par catégorie sur votre copie.
- 1.2 A partir du document 11 (extrait du parc de la DDSP-XX), vous constituerez la liste des véhicules, dits « PERES », à renouveler de manière idéale pour l'année 2019. Vous tiendrez compte pour cela, des critères définis pour une bonne gestion du parc automobile au sein du ministère de l'intérieur (document 1) et des éléments donnés en remarque du document 9. Vous les identifierez par leur index. Pour les sélectionner, vous tiendrez compte du kilométrage (projeté) au 1^{er} juillet de l'année 2019. Ne pas reporter le kilométrage projeté sur votre copie.
- 1.3 En vous servant du résultat de la question précédente, vous donnerez un ordre de priorité de renouvellement aux véhicules concernés (de 1 à). Vous préciserez votre stratégie de renouvellement en 2 phrases maximum. Vous indiquerez le nombre de véhicule à renouveler par genre (VL, VASP, etc..) pour ce PRA 2019.
- 1.4 En vous servant du document 3 (CATACHA 2018) et du résultat de la question précédente, vous constituerez une liste valorisée de véhicules, dits «FILS », destinés à remplacer les véhicules de genre (VP) de carburant (GO) et d'aspect (S) qui ont atteint les critères de réforme du PRA 2019.
- 1.5 En tenant compte du renouvellement du parc de la DDSP-XX durant les années 2015, 2016 et 2017, vous établirez la moyenne de renouvellement par genre de véhicules (VASP, VL, etc..) pour ces trois années.
- 1.6 En vous servant du document 3 (CATACHA 2018) et du résultat de la question précédente (moyenne par genre), vous établirez une liste valorisée et réaliste de véhicules dits «FILS » que vous proposerez en remplacement. Il sera dénommé « PRA réaliste 2019 ».
- 1.7 L'enveloppe financière qui est finalement allouée pour le renouvellement du parc de ce service DDSP-XX est de 349600 €, élaborer une proposition de PRA réaliste 2019 qui en tienne compte. Quelles sont vos conclusions (en 2 phrases maximum) ?

- 2 - En vous servant du document 9, vous réaliserez une étude portant sur le changement de carburant de 17 véhicules de type « fourgon sérigraphié Compagnie Départementale d'Intervention (CDI) » désignés (VASP) comme genre en répondant aux questions suivantes :

- 2.1 En vous servant du document 9, vous établirez le coût d'achat moyen, toutes taxes comprises (TTC) de 17 fourgons à motorisation essence (SP95) et de 17 fourgons à motorisation diesel. Vous les comparerez et en tirez vos conclusions.
- 2.2 En vous servant du document 9, vous déterminerez le coût global annuel de fonctionnement de 17 fourgons CDI en usage urbain pour une année et pour chacun des deux carburants essences (SP95) et gasoil en tenant compte de l'entretien annuel. Vous les comparerez et en tirez vos conclusions.
- 2.3 En tenant compte de l'objectif fixé par la ville de Paris pour les véhicules diesel des particuliers « Plus de circulation de véhicules diesel dans Paris à partir du 1^{er} janvier 2024 », vous proposerez une liste composée de plusieurs PRA indexés par année et valorisés pour migrer progressivement le parc de 17 fourgons CDI de la DDSP-XX d'un carburant gasoil vers de l'essence (SP95).

Quatre fourgons au maximum sont changés dans un plan de renouvellement annuel. Vous commencerez votre étude en partant du plan de renouvellement 2019 qui est établi à l'automne 2018. Pour simplifier, vous considérerez que la mise en place des véhicules d'un plan de renouvellement est terminée avant la fin de l'année du même plan.

- 3 - En vous servant des documents en annexe et de vos connaissances personnelles, vous proposerez à votre directeur de l'équipement et de la logistique (DEL), en deux pages au maximum, votre analyse de la situation actuelle du parc de véhicules par rapport à l'évolution de la réglementation et des technologies.

Vous dégagerez plusieurs axes de réflexion pour orienter le parc futur des véhicules de la DDSP-XX vers une transition énergétique progressive et maîtrisée. Vous tiendrez compte de l'évolution attendue de la réglementation et des technologies. Vous pourrez, le cas échéant, hiérarchiser vos propositions selon leurs pertinences.

Dossier documentaire :

| | | |
|-------------|---|---------------|
| Document 1 | Circulaire de gestion du parc automobile de la police nationale du 22 juillet 2011 (note) | pages 1 à 14 |
| Document 2 | Extrait du parc DDSP-XX relatif aux vignettes CRIT'Air Document à rendre avec la copie | page 15 |
| Document 3 | CATACHA des véhicules légers PN 2018 | pages 16 à 18 |
| Document 4 | Classification Vignette CRIT'Air en application des articles L.318-1 et R.318-2 du code de la route | page 19 |
| Document 5 | Norme Européenne d'émission | pages 20 à 24 |
| Document 6 | Palmarès 2017 des voitures les moins polluantes | page 25 |
| Document 7 | Extrait du Journal Officiel du 11 février 2009 – Liste des sources d'énergie | page 26 |
| Document 8 | Pollution : Paris ne veut plus de voitures à essence dans ses rues d'ici à 2030 (extrait) | pages 27 à 28 |
| Document 9 | Caractéristiques moyennes données pour l'étude concernant des fourgons CDI (genre VASP) essence ou diesel en usage urbain | page 29 |
| Document 10 | Exceptions aux règles encadrant les ZCR | page 30 |
| Document 11 | Extrait du Parc de la DDSP-XX trié par carburant, genre et date | pages 31 à 33 |



MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR,
DE L'OUTRE-MER, DES COLLECTIVITÉS TERRITORIALES ET DE L'IMMIGRATION

DIRECTION GÉNÉRALE
DE LA POLICE NATIONALE

DIRECTION DES RESSOURCES
ET DES COMPÉTENCES
DE LA POLICE NATIONALE

SOUS-DIRECTION DE L'ÉQUIPEMENT
ET DE LA LOGISTIQUE

BUREAU DES MOYENS MOBILES
DES SERVICES DE POLICE

DRCPN/SDEL/BMM/n° 00702

Affaire suivie par : Mr Ramdane OUALI
☎ : 01.40.57.99.12

Paris, le 22 JUIL. 2011

NOTE

A.

Destinataires in fine

OBJET : Circulaire de gestion du parc automobile de la police nationale

REFERENCE : Circulaire DAPN/LOG/MMSP/n° 840 du 17/12/2002

P - JOINTE : Une

La circulaire citée en référence a défini les modalités de gestion du parc automobile de la police nationale.

La politique de maîtrise des dépenses d'achat et d'entretien du parc automobile, combinée à l'évolution des technologies des véhicules, plus fiables et plus performants, me conduisent à réactualiser ces règles de gestion.

Il est notamment apparu nécessaire de reconsidérer les critères de réforme des véhicules en les simplifiant et en les adaptant aux réalités opérationnelles, d'aménager à la marge les conditions de remplacement des véhicules accidentés et d'encadrer davantage les procédures de maintien en service.

Circulaire de gestion du parc automobile de la police nationale

| | | |
|------------|--|-------|
| 1. | GENERALITES..... | 2 |
| 1.1. | ACQUISITION DES MOYENS MOBILES DE LA POLICE NATIONALE..... | 2 |
| 1.2. | TYPLOGIE DES VEHICULES..... | 2 |
| 1.3. | CONTRAINTES ENVIRONNEMENTALES..... | 3 |
| 2. | LE CYCLE DE GESTION DES ACQUISITIONS DE MOYENS MOBILES..... | 4 |
| 2.1. | LE RENOUVELLEMENT..... | 5 |
| 2.1.1. | <i>Les plans de renouvellement annuel</i> | 5 |
| 2.1.1.1. | Renouvellement sur programme spécifique..... | 5 |
| 2.1.1.2. | Renouvellement sur marché occasion..... | 6 |
| 2.1.1.3. | Renouvellement sur crédits spécifiques « fonds de concours drogue »..... | 6 |
| 2.1.2. | <i>Le renouvellement des véhicules accidentés</i> | 6 |
| 2.1.2.1. | La constitution des dossiers..... | 6 |
| 2.1.2.2. | Le traitement des dossiers..... | 7 |
| 2.1.2.2.1. | Participation financière des services lors d'une responsabilité engagée..... | 7 |
| 2.1.3. | <i>Le renouvellement des véhicules volés</i> | 7 |
| 2.2. | LE RENFORCEMENT..... | 8 |
| 2.3. | PARC VOLANT DES SGAP..... | 8 |
| 2.4. | LES CESSIONS ET PRÊTS DE VEHICULES..... | 8 |
| 2.4.1. | <i>Le prêt</i> | 8 |
| 2.4.2. | <i>La cession</i> | 8 |
| 2.5. | LES BIENS MOBILIERS SAISIS..... | 8 |
| 3. | LA REFORME..... | 9 |
| 3.1. | APPLICATION DES CRITERES DE REFORME..... | 9 |
| 3.2. | LES VEHICULES MAINTENUS EN SERVICE..... | 9 |
| 4. | ENTRETIEN ET MAINTENANCE DES VEHICULES..... | 9 |
| 5. | INDICATEURS DE GESTION DE PARC..... | 10 |
| 5.1. | ACCIDENTOLOGIE ET SINISTRALITE..... | 10 |
| 5.2. | TAUX D'IMMOBILISATION ET DE DISPONIBILITE..... | 10 |
| 5.3. | LE ROULAGE..... | 11 |
| 5.4. | LES COMPTES D'EXPLOITATION..... | 11 |
| 6. | ANNEXES..... | 12 |
| 6.1. | LES CRITERES DE REFORME..... | 12/13 |
| 6.2. | CESSION DE VEHICULES..... | 14 |

1. Généralités

1.1. *Acquisition des moyens mobiles de la police nationale*

La politique d'achat est fondée sur une centralisation des commandes adressées aux fournisseurs. Ce mode de gestion a pour objectif d'obtenir les meilleures conditions financières et techniques de fabrication de véhicules contremarqués et dotés d'équipements spécifiques.

Hormis pour le parc lourd, le programme des véhicules BAC et des véhicules aménagés, les commandes sont passées par les services de police sur droits de tirages centraux (DTC) à partir d'un système d'information unique (G2MPN) relié à une boutique électronique qui propose un catalogue annuel de produits disponibles.

Les commandes sont ensuite soumises à la validation de chaque SGAP de rattachement qui en vérifie la cohérence avant de les transmettre à la sous direction de l'équipement et de la logistique. Le bureau des moyens mobiles de la DRCPN effectue une validation finale avant expression du besoin auprès des fournisseurs extérieurs.

1.2. *Typologie des véhicules*

Le parc automobile de la police nationale se caractérise par la diversité des véhicules qui le composent.

En effet les services de police ont la possibilité de commander quatre versions définies comme suit :

- Véhicule sérigraphié : Véhicule aménagé au moyen d'équipements spécifiques (sérigraphie police, gyrophare extérieur, pré-équipements de transmissions radio, etc).
- Véhicule banalisé léger : véhicule dont l'aménagement est limité à une signalisation sonore et lumineuse.
- Véhicule banalisé complet : cette version comprend en plus de la banalisation légère les pré-équipements de transmissions radio.
- Véhicule de série « origine » : véhicule de la gamme commerciale des constructeurs automobile, qui ne bénéficie pas d'équipements police spécifiques.

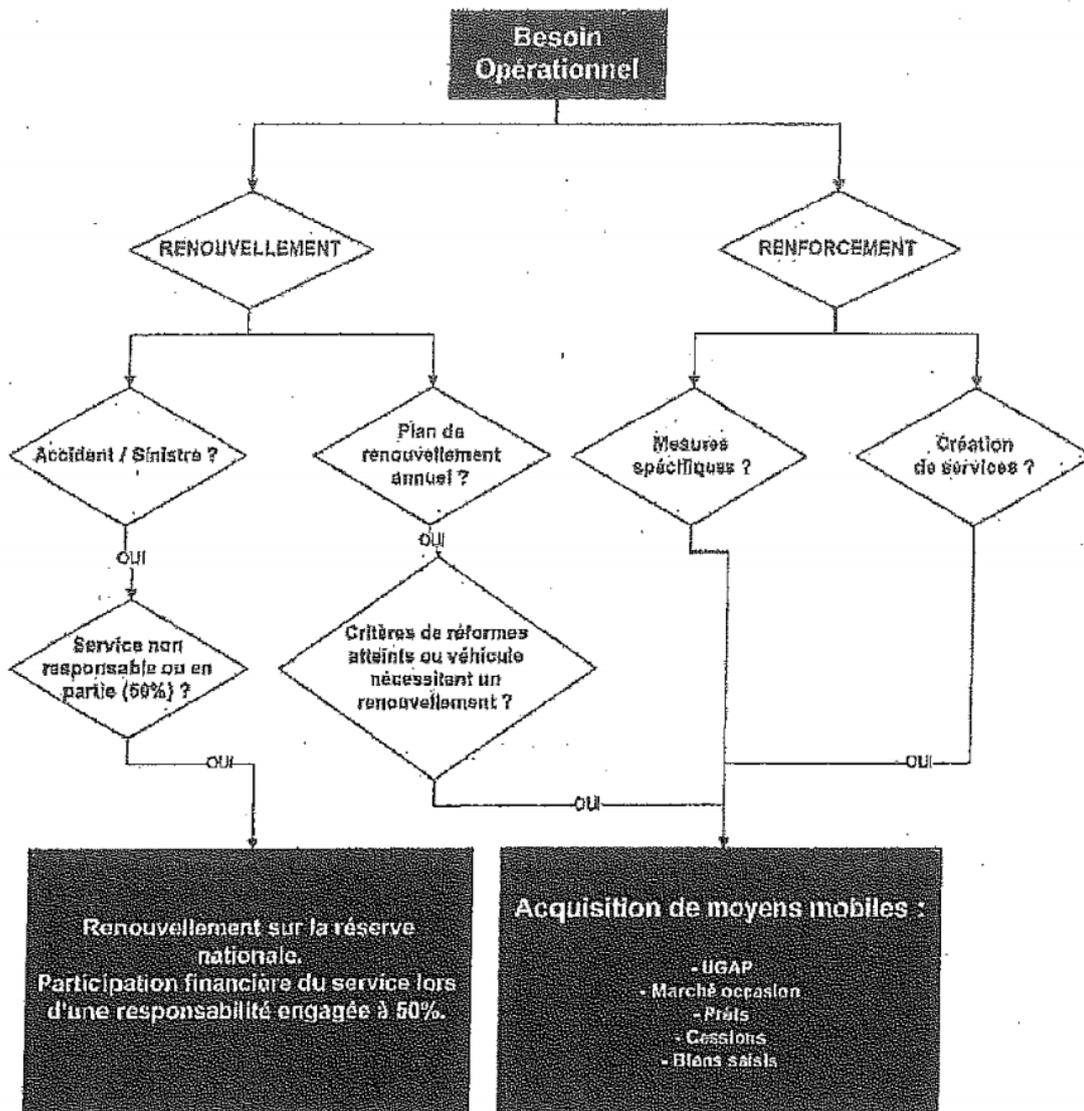
1.3. Contraintes environnementales

Conformément aux orientations définies dans le schéma ministériel du développement durable, le ministère de l'intérieur doit veiller à l'application des critères environnementaux lors de l'acquisition des véhicules.

Dans la mesure du possible, il convient de favoriser l'achat de véhicules rejetant un taux de CO2 par km inférieur à la norme en vigueur définie par arrêté ministériel (130g en 2011) et d'orienter les acquisitions sur des motorisations diesel, moins polluantes.

2. Le cycle de gestion des acquisitions de moyens mobiles

Cycle de gestion des moyens mobiles



2.1. Le renouvellement

Les commandes doivent porter principalement sur le renouvellement des véhicules ayant atteint les critères de réforme. Les véhicules remplacés sont qualifiés de véhicules « pères » (cf. 3.1 application des critères de réformes) qui devront impérativement être rendus au SGAP le jour de la réception du véhicule neuf.

2.1.1. Les plans de renouvellement annuel

Le renouvellement s'articule autour de deux campagnes annuelles, une campagne anticipée PRA/1 dite de « précommandes » sur l'année N-1 et une autre campagne PRA/2 sur l'année N. Chaque année le bureau des moyens mobiles précise par note les modalités d'exécution particulières à prendre en compte pour ces campagnes.

- *La campagne anticipée PRA/1 (plan de renouvellement automobile 1^{ère} tranche) :*

Cette campagne est la programmation annuelle principale du renouvellement des véhicules. Elle doit impérativement inclure les commandes de matériels dont l'aménagement est réalisé au sein de l'établissement central logistique de la police nationale (ECLPN) (repère fiche produit « production ACA »), cette disposition permettant la programmation des préfabrications.

- *La campagne PRA/2 (plan de renouvellement automobile 2^{ème} tranche) :*

Cette campagne permet de satisfaire les besoins complémentaires en fonction des crédits disponibles.

- *Renouvellement Outre-Mer :*

Pour des questions de coût et de délai de livraison, les départements et collectivités d'outre-mer sont autorisés à acquérir localement des véhicules dans le respect des règles du code des marchés publics et du cahier des charges techniques des véhicules de police. Les véhicules nécessitant un aménagement technique spécifique à l'ECLPN doivent obligatoirement être commandés dans le cadre du CATACHAT.

Toute commande PRA/1 ou PRA/2 validée par le bureau des moyens mobiles est ferme et définitive et ne peut donc faire l'objet d'une annulation par le service.

2.1.1.1. Renouvellement sur programme spécifique

Trois programmes font l'objet d'une gestion centralisée au sein de la sous-direction de l'équipement et de la logistique. Les véhicules renouvelables éligibles à ces programmes doivent faire l'objet d'une validation conjointe des directions actives, des SGAP et du bureau des moyens mobiles.

Liste des programmes spécifiques :

Le programme « parc lourd »

Le programme « BAC GIPN DCSP » et « BAC PP »

Le programme « fourgons »

2.1.1.2. Renouvellement sur marché occasion

Afin de diversifier le parc de la police nationale, le bureau des moyens mobiles dispose de marchés d'occasion qui lui permettent de proposer des véhicules non disponibles sur le catalogue des véhicules neufs, notamment des véhicules de marque étrangère. Dès lors que l'accord du service a été donné, la procédure d'acquisition peut aller très vite (entre 15 jours et 1 mois).

Les demandes de renouvellement sur marché occasion doivent impérativement être validées et adressées par les directions d'emploi.

2.1.1.3. Renouvellement sur crédits spécifiques « fonds de concours drogue »

Tout renouvellement financé par ce type de crédits spécifiques doit être validé conjointement par la direction d'emploi, le SGAP et le bureau des moyens mobiles. Les véhicules acquis via ce financement ouvrent eux mêmes droit à renouvellement.

2.1.2. Le renouvellement des véhicules accidentés

2.1.2.1. La constitution des dossiers

Tout service responsable à 100% d'un accident ne peut prétendre à son remplacement au titre de la réserve nationale.

Pour les autres cas (0% ou 50 % de responsabilité) les dossiers sont instruits par les SGAP qui établissent l'expertise technique des dommages. A l'issue de l'expertise, une des deux conditions suivantes doit être satisfaite avant transmission du dossier :

- 1) *Condition économique* : le coût des réparations doit être supérieur à la valeur résiduelle à dire d'expert
- 2) *Condition technique* : le véhicule n'est techniquement pas réparable

La procédure doit être communiquée par le SGAP, sous un délai de deux mois maximum, au bureau des moyens mobiles de la sous direction de l'équipement et de la logistique.

2.1.2.2. Le traitement des dossiers

Le bureau des moyens mobiles de la sous-direction de l'équipement et de la logistique commande régulièrement par anticipation des véhicules destinés au renouvellement de véhicules accidentés ou ayant subi un sinistre. Ces véhicules sont stockés à l'ECLPN de Limoges et identifiés en tant que véhicules de « réserve nationale ». Ils permettent de remplacer rapidement les véhicules accidentés.

Dans le cadre du traitement des dossiers, le BMM propose dans la mesure du possible un véhicule de remplacement de même segment ou équivalent issu de la « réserve nationale ». A défaut, il pourra proposer un véhicule de segment inférieur dont le refus doit être motivé par le service. En cas de refus motivé, il sera commandé un véhicule neuf identique (segment et options).

NB : Lorsqu'un véhicule a fait l'objet d'un renouvellement par le service, le dossier accident est classé sans suite, la procédure de renouvellement suit son cours normal et le véhicule accidenté est réformé par le SGAP.

2.1.2.2.1. Participation financière des services lors d'une responsabilité engagée

Afin de sensibiliser les services à la lutte contre l'accidentologie, il est introduit pour les dossiers présentant un taux de responsabilité de 50%, une participation financière du service au renouvellement. Cette participation est proportionnelle à la vétusté du véhicule renouvelé et ne sera pas exigée lorsque le service aura accepté une proposition de diminution de segment.

Le calcul de la participation financière du service prend en compte la valeur résiduelle à dire d'expert (VRADE) sur la base de la formule suivante :

$$\text{Participation financière} = (\text{Prix_véhicule_neuf}) - \left(\frac{\text{VRADE}}{2} \right)$$

2.1.3. Le renouvellement des véhicules volés

La procédure est identique à celle d'un accident dans lequel le service est pleinement responsable (100%).

Lorsque le véhicule est récupéré et en fonction des conclusions de l'expertise technique du SGAP, le véhicule est soit réparé, soit mis en réforme. En cas de réparations, le coût de celles-ci sera imputé au service de police propriétaire du bien.

2.2. Le renforcement

La police nationale s'est engagée dans une politique de rationalisation de parc visant à disposer d'un parc roulant mieux dimensionné, mieux renouvelé et mieux équipé. Dans ce cadre, le directeur général de la police nationale a fixé pour chaque direction des objectifs de déflation afin d'atteindre le parc de référence.

Lorsqu'une mesure de renforcement de parc s'avère nécessaire, elle devra être motivée par la direction d'emploi concernée et validée par le directeur général de la police nationale.

Les raisons principales susceptibles de motiver un renforcement sont :

- la création d'un nouveau service ;
- l'application de mesures spécifiques.

2.3. Parc volant des SGAP

Les véhicules du parc volant des SGAP sont financés pour partie par le compte non facturé (CNF). Les modalités d'utilisation du CNF sont précisées dans la charte de gestion annuelle.

2.4. Les cessions et prêts de véhicules

Les cessions et prêts de véhicules ne sont autorisés que pour des biens provenant soit de l'Etat (ministère, préfecture, etc...) , soit de collectivités locales (mairie, conseil général, etc...) ou de sociétés privées lorsque le bien cédé présente un intérêt technique et opérationnel établi.

2.4.1 Le prêt

Il doit faire l'objet d'une convention-type définie par note DRCPN/SDEL/BMM/N° 670 du 13 juillet 2011.

2.4.2 La cession

Elle nécessite l'accord conjoint du SGAP (expertise technique), de la direction d'emploi et du bureau des moyens mobiles. Chaque partie complète une fiche type (voir annexe 6-2 cession de véhicule) en y joignant les documents nécessaires à la prise en compte du bien et à sa ré-immatriculation par le bureau des moyens mobiles.

2.5 Les biens mobiliers saisis

La circulaire N° 30012 du 21 février 2005 précise les modalités d'affectation de biens mobiliers confisqués, notamment les véhicules, et demeure en vigueur. Elle sera néanmoins prochainement mise à jour pour tenir compte des modifications introduites par la loi d'orientation et de programmation pour la performance de la sécurité intérieure

(LOPPSI II) qui complète les articles 99-2 du Code de Procédure Pénale, et L. 2222-9 du code général de la propriété de la personne publique, afin de permettre au juge d'instruction d'ordonner la remise au service des domaines, en vue de leur affectation à titre gratuit, des biens saisis qui ne sont plus nécessaires à la manifestation de la vérité.

Tout véhicule acquis en dehors des procédures définies aux paragraphes 2.1, 2.2, 2.3 et 2.4 ne pourra être intégré au parc de véhicules de la police nationale et géré en tant que tel.

3 La réforme

3.1 Application des critères de réforme

Les critères de réformes sont des éléments d'appréciation théorique de l'état de vétusté des véhicules. Ces critères sont indicatifs et n'entraînent pas l'obligation de renouveler un véhicule surtout si l'état technique de ce dernier permet de prolonger sa vie opérationnelle.

A contrario, un véhicule qui n'a pas atteint l'un des critères de réforme pourra, sur avis technique circonstancié du SGAP, être réformé ou renouvelé.

L'annexe ci-jointe, fixe pour chaque catégorie de véhicule, les critères d'âge et de roulage permettant d'engager le processus de réforme d'un véhicule.

3.2 Les véhicules maintenus en service

La pratique qui consiste à remettre en service des véhicules positionnés en instance de réforme n'est autorisée que dans un cadre bien défini. Elle doit faire l'objet d'un avis favorable du SGAP (expertise technique), de la direction d'emploi et d'une validation du bureau des moyens mobiles. Aucun maintien en service d'un véhicule ne pourra excéder une durée de 6 mois.

4 Entretien et maintenance des véhicules

Les modalités d'entretien et de maintenance des véhicules sont définies par la circulaire DAPN/SDM/BMMSP/N°2000-386 du 29 août 2000 complétée par la note du 10 janvier 2003 DAPN/LOG/BMMSP/N°2003-009.

5 Indicateurs de gestion de parc

5.1 Accidentologie et sinistralité

Ces deux indicateurs permettent de réaliser un bilan des accidents et sinistres déclarés par les services de police auprès des ateliers SGAP. Tous les véhicules du parc automobile de la police nationale ayant fait l'objet de l'ouverture d'un dossier « accident » dans la base de gestion informatique du parc automobile GIPAWEB sont concernés.

Le terme de « sinistre » regroupe à la fois les accidents, les dégradations volontaires, les vols et les incendies.

Au recueil de ces données sont associés les coûts afférents à la remise en état des véhicules.

Sont comptabilisés :

- le coût des fournitures imputé sur les bons de travaux ;
- le coût de main d'œuvre (taux horaire x nombre d'heures de travail renseigné sur les bons de travaux).

Afin d'assurer un suivi régulier de la sinistralité, un bilan annuel (GIPAWEB) devra être communiqué par chaque SGAP à la DRCPN/SDEL/BMM au terme de chaque année échue.

5.2 Taux d'immobilisation et de disponibilité

Ces deux indicateurs, retracés dans le plan annuel de performance au titre de la LOLF, sont le reflet de la performance des ateliers des SGAP. Les données utilisées pour les calculer sont extraites de l'application GIPAWEB.

Pour mémoire, les deux taux sont définis de la façon suivante :

Le taux d'immobilisation est obtenu en divisant le nombre de jours au cours desquels un véhicule est arrêté dans un atelier (SGAP ou privé) par la durée au cours de laquelle on aurait souhaité qu'il puisse être opérationnel (dotation théorique).

| |
|--|
| $\text{Taux d'immobilisation} = \text{nombre de jours véhicules immobilisé} / \text{dotation théorique}$ |
|--|

Le taux de disponibilité traduit les capacités des SGAP à compenser l'immobilisation des véhicules par les prêts de leur volant.

| |
|--|
| $\text{Taux de disponibilité} = 100 - [(\text{nombre de jours immobilisés} - \text{nombre de jours de prêt}) / \text{dotation théorique}]$ |
|--|

Un bilan trimestriel (GIPAWEB) des taux d'immobilisation et de disponibilité devra être communiqué par chaque SGAP à la DRCPN/SDEL/BMM.

5.3 Le roulage

Les informations kilométriques sont capitales car elles permettent notamment d'évaluer l'âge du parc et d'établir les programmes de renouvellement...

Les kilomètres compteurs atteints par chaque véhicule doivent être saisis deux fois par an (mois de décembre et juillet de chaque année) sur l'application G2MPN exclusivement. Un champ spécifique sera mis en en place à cet effet sur l'application avant la fin de l'année 2011.

5.4 Les comptes d'exploitation

Depuis 2008, la DRCPN s'est dotée d'un outil de pilotage et d'analyse des coûts de la filière automobile (SGAP, SCA et ECLPN).

Tous les ans, ce « bilan d'exploitation » permet de déterminer le coût complet consommé par le bureau des transports de chaque SGAP/SCA et de l'ECLPN (ACA) en répondant à plusieurs objectifs :

- disposer d'une vision consolidée par SGAP et de la filière automobile à une fréquence annuelle ;
- sensibiliser les services au pilotage de leurs propres coûts ;
- pouvoir suivre des indicateurs de coûts, comparables à ceux du privé.

À ce titre, les résultats pourront conduire, après concertation avec le SGAP, à revoir les orientations de la politique de maintenance, soit pour densifier certaines activités en les ouvrant à d'autres clients publics, soit pour externaliser des tâches vers le secteur privé. Il sera recherché en tout état de cause une meilleure utilisation des infrastructures et du potentiel humain.

6 Annexes

6.1 Les critères de réforme

| CATEGORIE | GENRE | CATEGORIE | METROPOLE | | DOM-COM | |
|--------------------|--|--|-----------|---------|---------|---------|
| | | | AGE | KMS | AGE | KMS |
| VP | BERLINE, BREAK, MINIBUS ET COMBI (1) | tous types (origine, banalisé et sérigraphié) | 8 | 170 000 | 8 | 120 000 |
| VU VASP CTTE | FOURGONNETTE (2) | tous types (origine, banalisé et sérigraphié) | 11 | 220 000 | 10 | 140 000 |
| | | FOURGON (3) | 11 | 220 000 | 10 | 140 000 |
| | RECONNAISSANCE (5) | LOGISTIQUE/PATROUILLE/SOUTIEN OPERATIONNEL/AUTOROUTIER CELLULAIRE/SURVEILLANCE/ANTI- POLLUTION/RAVITAILLEMENT | 11 | 220 000 | 12 | 150 000 |
| | | RECONNAISSANCE | 11 | 230 000 | | |
| | | | | | | |
| MTL | CYCLOS / SCOOTERS | < 125 CM3 | 8 | 30 000 | 6 | 30 000 |
| MTL1 | CYCLOS / SCOOTERS | > à 125 CM3 et < 500 CM3 | 8 | 80 000 | 6 | 80 000 |
| MTL2 | SCOOTERS ET MOTOS | > à 500 CM3 | 10 | 100 000 | 8 | 100 000 |
| PL | CAMION, TRACTEURS ROUTIERS, VEHICULES DE DEPANNAGE (4) | | 15 | 300 000 | 12 | 250 000 |
| | | TRANSPORT EN COMMUN (4) | 15 | 300 000 | 12 | 250 000 |
| CAR | DE COMMANDEMENT/BRIGADE (5) | | 15 | 300 000 | | |
| | | | | | | |

| CATEGORIE | GENRE | CATEGORIE | METROPOLE | | DOM-COM | |
|-----------------------------|----------------------------------|--------------|---|-------|---------|-------|
| | | | AGE | KMS | AGE | KMS |
| DIVERS | MOYENS NAUTIQUES EMBARCATIONS | PNEUMATIQUES | 10 | | 10 | |
| | | | 15 | | 15 | |
| | | | 20 | | 20 | |
| | | VEDETTES | Programme de renouvellement sur budget parc lourd | | | |
| | | | 10 | 1000* | 10 | 1000* |
| MOYENS NAUTIQUES MOTEURS | De 1 à 70 CV | 10 | | | | |
| | > à 70 CV | 10 | 2000* | 10 | 2000* | |
| | REMORQUES TOUTS TYPES | | Renouvellement 15 ans | | | |
| | VEHICULES ELECTRIQUES | | Renouvellement 15 ans | | | |
| | VEHICULES BLINDES TOUTS TYPES | | Le renouvellement de ces véhicules pourra se faire sur dossier compte tenu du coût élevé d'acquisition et du faible nombre au sein du parc de la PN | | | |

(1) Véhicules genre VP dont les patrouilleuses "berlingo sérigraphié", les combi et minibus jusqu'à 9 places ainsi que les véhicules aménagés canins.

(2) Petit utilitaire logistique pouvant être équipée surveillance ou identification judiciaire.

(3) Utilitaire logistique pouvant être équipé patrouille, soutien opérationnel, constat autoroutier, cellulaire, surveillance anti-pollution ou ravitaillement.

(4) Le renouvellement de ces véhicules pourra se faire sur dossier compte tenu du coût élevé d'acquisition et du faible nombre au sein du parc de la PN

(5) Les cars de commandement, brigade et les véhicules de reconnaissance sont financés sur le programme de renouvellement sur budget parc lourd
* heures de fonctionnement

CESSION DE VEHICULE

| | |
|---------------------|-------------|
| SGAP de : | |
| Service de police : | Organisme : |

Véhicule(s) cédé(s) :

| Marque | Modèle | châssis | Date mise en circulation | Kilométrage |
|--------|--------|---------|--------------------------|-------------|
| | | | | |
| | | | | |

Circuit de validation

(documents à fournir)

1 - Service de police

- Justification de la demande pour la direction centrale
- Accord de la direction centrale

| DATE | ACCORD | NOM | SIGNATURE | Observations |
|------|--------|-----|-----------|--------------|
| | | | | |

2 - SGAP

- courrier de l'organisme précisant qu'il effectue une cession gratuite
- copie du certificat de conformité avec cachet et signature du constructeur
- certificat de vente au ministère portant le numéro d'immatriculation
- certificat de non gage de moins d'un mois
- la carte grise du (des) véhicule(s)
- avis technique du SGAP

| DATE | ACCORD | NOM | SIGNATURE | Observations |
|------|--------|-----|-----------|--------------|
| | | | | |

3 - Bureau des moyens mobiles

- Dossier complet

| DATE | ACCORD | NOM | SIGNATURE | Observations |
|------|--------|-----|-----------|--------------|
| | | | | |

Copie de la fiche validée : - service de police
 - direction centrale
 - SGAP

Extrait du parc DDSP-XX relatif aux vignettes CRIT'Air – Document à rendre avec la copie

| No. ImmaE. | Date Circ. | Aspect | kilométrage | Genre | Marque type | Carb. | Classe environnementale |
|------------|------------|--------|-------------|-------|--|-------|-------------------------|
| AZ-357-HQ | 11/04/05 | B | 87460 | VP | CITROEN C3 1.4 ES 5CV 75CH BANALISE | ES | |
| BR-311-AD | 04/03/09 | B | 109490 | VP | CITROEN C3 1.4 ES 5CV 75CH BANALISE COMPLET | ES | |
| AW-172-XV | 04/06/18 | B | 1 | VP | DACIA SANDERO 0.9ES 5CV 90CH BC | ES | |
| ZW-132-JR | 07/07/10 | B | 168653 | VP | FORD FIESTA 1.2 ES 5CV 82CH BANALISE COMPLET | ES | |
| AZ-316-SW | 22/10/07 | B | 123850 | VP | FORD FIESTA 1.4 ES 5CV 80CH BANALISE | ES | |
| AZ-381-HQ | 09/05/08 | B | 97771 | VP | FORD FIESTA 1.4 ES 5CV 80CH BANALISE COMPLETE | ES | |
| AB-982-LN | 10/03/05 | B | 190551 | VP | PEUGEOT 206 1.4 ES 5CV 75CH BANALISE COMPLET | ES | |
| AB-251-GZ | 06/08/07 | B | 109689 | VP | PEUGEOT 207 1.4 ES 6CV 90CH BANALISE COMPLETE | ES | |
| AB-915-LW | 04/11/16 | B | 17056 | VP | PEUGEOT 208 1.2 ES 4CV 82CH BANALISE COMPLET | ES | |
| BP-198-AM | 18/07/11 | B | 77372 | VP | RENAULT CLIO 1.2 ES 5CV 75CH BANALISE COMPLET | ES | |
| AD-696-PZ | 17/05/05 | B | 155422 | VP | RENAULT CLIO II 1.2 ES 5CV 75CH BANALISE | ES | |
| AF-167-AN | 21/09/06 | B | 155512 | VP | RENAULT CLIO II 1.2 ES 5CV 75CH BANALISE | ES | |
| AM-289-PQ | 15/09/17 | B | 4987 | VP | SEAT IBIZA 1.2 ES 90CH BC | ES | |
| AV-337-VX | 18/04/18 | B | 19 | VP | OPEL CORSA 1.4 ES 90CH BL | ES | |
| DM-116-KV | 15/01/15 | B | 42080 | VP | RENAULT CLIO IV 1.2 ES 16V 4CV - 75CH BANALISE LEGER | ES | |
| AP-935-FL | 02/11/17 | B | 4445 | VP | VW POLO 1.2 ES 90CH BL | ES | |
| DE-881-BQ | 02/05/03 | B | 139103 | VP | PEUGEOT 206 1.4 ES 5CV 75CH | ES | |
| AF-121-AN | 07/08/03 | B | 179101 | VP | PEUGEOT 206 1.4 ES 5CV 75CH | ES | |
| AG-619-FZ | 10/04/02 | B | 171117 | VP | RENAULT CLIO 1.2 ES 5CV 75CH | ES | |
| AH-198-QP | 18/06/04 | B | 145697 | VP | RENAULT CLIO 1.2 ES 5CV 75CH | ES | |
| BL-116-XW | 23/04/02 | B | 179327 | VP | PEUGEOT 206 2.0 ES 8CV 137CH | ES | |
| ZZ-512-AL | 14/05/09 | B | 95511 | VP | CITROEN C4 1.6 ES 7CV 120CH BANALISE COMPLETE | ES | |
| DW-229-PE | 16/11/15 | B | 53121 | VP | FORD FOCUS 1.0 ES 6CV 125CH BANALISE COMPLET | ES | |
| DX-598-AP | 11/07/05 | B | 217994 | VP | FORD FOCUS 1.6 ES 6CV 100CH BANALISE | ES | |
| AZ-387-SW | 20/06/05 | B | 169257 | VP | FORD FOCUS 1.6 ES 6CV 100CH BANALISE | ES | |
| ZA-112-RG | 23/07/10 | B | 105369 | VP | FORD FOCUS 1.6 ES 6CV 100CH BANALISE COMPLET | ES | |
| AD-233-LL | 13/03/07 | B | 88200 | VP | PEUGEOT 307 1.6 ES 7CV 110CH BANALISE | ES | |
| AB-726-FE | 03/05/16 | B | 16261 | VP | PEUGEOT 308 1.2 ES THP 6 CV 110CH BC | ES | |
| BJ-815-QJ | 25/03/11 | B | 148855 | VP | PEUGEOT 308 1.6 ES 7CV 120CH BANALISE COMPLET | ES | |
| AD-235-VS | 16/05/07 | B | 99291 | VP | RENAULT MEGANE 1.6 ES 7CV 110CH BANALISE | ES | |
| DR-386-GD | 25/04/05 | B | 124588 | VP | VOLKSWAGEN GOLF V 1.6 ES 7CV 115CH BANALISE | ES | |
| DM-983-KE | 16/02/15 | B | 69979 | VP | RENAULT MEGANE 1.6 ES 7CV 110CH BANALISE COMPLET | ES | |
| AB-383-JD | 16/07/07 | B | 124899 | VP | CITROEN C4 1.6 ES 7CV 110CH BANALISE | ES | |
| DP-212-SA | 06/05/15 | B | 77591 | VP | PEUGEOT 308 1.2 ES 5CV 110CH BANALISATION LEGERE | ES | |
| AN-177-MP | 16/08/17 | B | 20405 | VP | VW GOLF 1.2 ES 110CH BL | ES | |
| DV-726-ZB | 01/01/09 | B | 174984 | VP | CITROEN C4 1.6 FE 7CV 110CH BANALISE COMPLETE | ES | |
| AG-513-BS | 01/01/09 | B | 140443 | VP | CITROEN C4 1.6 FE 7CV 110CH BANALISE COMPLETE | ES | |
| DP-677-MA | 25/03/15 | B | 81406 | VP | FORD FOCUS 1.6 ES 8CV 150CH BANALISE COMPLET | ES | |
| DW-567-XJ | 12/11/15 | B | 19222 | VP | FORD FOCUS 1.6 ES 8CV 150CH BANALISE COMPLET | ES | |
| BW-835-PP | 26/07/13 | B | 121444 | VP | PEUGEOT 308 1.6 ES 9CV 156CH BANALISE COMPLET | ES | |
| AD-982-VR | 18/12/02 | B | 193064 | VP | FORD FOCUS 2.0 ES 9CV 130CH | ES | |
| DR-889-GX | 01/09/03 | B | 184084 | VP | FORD FOCUS 1.6 ES 7CV 115CH | ES | |
| AB-233-GZ | 07/07/03 | B | 168210 | VP | PEUGEOT 307 1.6 ES 7CV 110CH | ES | |
| AJ-771-AA | 20/12/02 | B | 163072 | VP | RENAULT MEGANE 1.6 ES 7CV 110CH | ES | |
| AZ-183-VG | 29/07/03 | B | 187075 | VP | VOLKSWAGEN GOLF 1.6 ES 7CV 105CH | ES | |
| AZ-265-HQ | 31/07/07 | B | 142818 | VP | RENAULT LAGUNA 1.6 ES 7CV 115CH BANALISE | ES | |
| AD-965-VR | 03/07/06 | B | 159775 | VP | CITROEN C5 1.8 ES 7CV 117CH BANALISE | ES | |
| AD-257-XA | 01/06/07 | B | 219158 | VP | FORD MONDEO 1.8 ES 7CV 110CH BANALISE | ES | |
| AR-533-PK | 27/02/18 | B | 174 | VP | SKODA OCTAVIA 1.4 ES 150CH BC | ES | |
| AR-262-NZ | 27/02/18 | B | 2336 | VP | SKODA OCTAVIA 1.4 ES 150CH BC | ES | |
| DM-612-NF | 19/01/15 | B | 33233 | VP | FORD MONDEO III 1.6 ES 9CV 160CH BANALISE LEGERE | ES | |
| DL-133-ZN | 07/01/15 | B | 44340 | VP | PEUGEOT 508 1.6 ES 9CV 156CH BANALISE COMPLET | ES | |
| AA-989-MD | 21/09/16 | B | 43784 | VP | VW PASSAT 1.4 ES 150CH BL | ES | |
| AZ-586-HQ | 10/04/06 | B | 97940 | VP | PEUGEOT 307 BK 1.6 ES 7CV 110CH BANALISE COMPLETE | ES | |
| AB-282-AS | 26/09/16 | B | 7845 | VP | FORD MONDEO BK 1.6 ES BVM6 9CV 160CH BC | ES | |
| AM-297-XS | 05/10/17 | B | 5727 | VP | SKODA OCTAVIA BK 1.4 ES 150CH BL | ES | |
| BZ-213-MB | 23/01/12 | B | 109607 | VP | FORD MONDEO III BK CANIN 1.6 ES 8CV 125CH BANALISE COMPLET | ES | |
| ZB-578-JW | 04/08/09 | B | 145232 | VP | CITROEN C8 2.0 ES 9CV 143CH BANALISE COMPLETE | ES | |
| ZB-581-JW | 04/08/09 | B | 98280 | VP | CITROEN C8 2.0 ES 9CV 143CH BANALISE COMPLETE | ES | |
| BP-782-MZ | 05/07/11 | B | 81967 | VP | FORD GALAXY 2.0 ES 9CV 145CH BANALISE COMPLET | ES | |
| DV-122-VZ | 06/01/16 | B | 5300 | VP | DACIA SANDERO 1.5GO 4CV 90CH BANALISE COMPLET RADAR | GO | |
| AZ-232-HQ | 01/06/07 | B | 180520 | VP | FORD FIESTA 1.6 GO 6CV 90CH BANALISE | GO | |
| AB-516-GW | 02/05/06 | B | 189885 | VP | FORD FIESTA 1.6 GO 6CV 90CH BANALISE | GO | |
| ZB-723-QR | 25/08/09 | B | 110586 | VP | PEUGEOT 207 1.6 GO 5CV 90CH BANALISE COMPLETE | GO | |
| BP-216-MS | 12/07/11 | B | 157813 | VP | RENAULT CLIO 1.5 GO 5CV 85CH BANALISE COMPLET | GO | |
| DJ-581-AB | 06/01/15 | B | 40534 | VP | RENAULT CLIO IV - 1.5 GO - 4CV - 90CH - BANALISE COMPLET | GO | |
| DR-616-ZK | 10/06/15 | B | 52034 | VP | RENAULT CLIO IV - 1.5 GO - 4CV - 90CH - BANALISE COMPLET | GO | |
| BX-115-BB | 02/11/15 | B | 89497 | VP | TOYOTA URBAN CRUISER 1.4 GO 5CV 90CH BL | GO | |
| DH-721-EP | 02/09/14 | B | 102553 | VP | FORD FOCUS 1.6 GO 6CV 110CH BANALISE COMPLET | GO | |
| BD-682-VN | 21/05/12 | B | 142562 | VP | FORD FOCUS 1.8 GO 6CV 115CH BANALISE COMPLET | GO | |
| BD-712-VN | 21/05/12 | B | 165659 | VP | FORD FOCUS 1.8 GO 6CV 115CH BANALISE COMPLET | GO | |
| DX-829-HD | 16/11/15 | B | 60950 | VP | PEUGEOT 308 - 1.6GO - 6CV - 120CH - BANALISE COMPLET | GO | |
| ZB-116-XM | 29/06/09 | B | 181842 | VP | PEUGEOT 308 1.6 GO 5CV 90CH BANALISE COMPLETE | GO | |
| BV-919-HD | 17/06/13 | B | 74668 | VP | PEUGEOT 308 1.6 GO 6CV 112CH BANALISE COMPLET | GO | |
| DJ-112-GD | 24/02/15 | B | 35570 | VP | PEUGEOT 308 1.6GO 110CH 6CV RADAR BANALISE COMPLET | GO | |
| DX-261-AP | 12/01/16 | B | 36524 | VP | RENAULT MEGANE 1.5 GO 6CV 110CH BANALISE COMPLET | GO | |
| BE-591-SA | 22/06/15 | B | 85444 | VP | HYUNDAI I30 INVENTIVE 1.6 CRDI | GO | |
| ZZ-152-QG | 06/05/09 | B | 154206 | VP | FORD MONDEO III 1.8 GO 7CV 125CH BANALISE COMPLET | GO | |
| BW-632-BQ | 16/07/13 | B | 50406 | VP | PEUGEOT 508 1.6 GO 6CV 115CH BANALISE COMPLET | GO | |
| BZ-279-GL | 06/12/13 | B | 151385 | VP | PEUGEOT 508 2.0 GO 7CV 140CH BANALISE COMPLET | GO | |
| BX-522-ZS | 06/09/13 | B | 91636 | VP | VOLKSWAGEN PASSAT 2.0 GO 7CV 140CH BANALISE COMPLET | GO | |
| BN-697-BB | 25/05/11 | B | 205445 | VP | CITROEN C5 2.0 GO 8CV 138CH BANALISE COMPLET | GO | |
| BA-285-JR | 15/05/12 | B | 147812 | VP | FORD MONDEO III 2.0 GO 8CV 140CH BANALISE COMPLET | GO | |
| AF-161-GF | 25/01/08 | B | 113565 | VP | OPEL ASTRA BK 1.3 GO 5CV 90CH BL | GO | |
| AB-932-LN | 26/05/08 | B | 147291 | VP | PEUGEOT 307 BK 1.6 GO 6CV 110CH BANALISE COMPLETE | GO | |
| BX-981-MP | 26/08/13 | B | 101983 | VP | RENAULT MEGANE BK 1.5 GO 6CV 110CH BANALISE COMPLET | GO | |
| ZD-219-AL | 25/11/09 | B | 19009 | VP | RENAULT BK MEGANE 1.5 GO 6CV DPICA RADAR | GO | |
| 69N-2598B | 01/01/07 | B | 77869 | VP | RENAULT BK MEGANE 1.5 GO 6CV DPICA RADAR | GO | |
| AP-817-FL | 20/11/17 | B | 7405 | VP | OPEL INSIGNIA BK 1.6 GO 136CH BC | GO | |
| DW-772-EP | 12/11/15 | B | 69169 | VP | VOLKSWAGEN PASSAT SW TDI 140 DSG6 BUSINESSLINE | GO | |

|  | | CATACHAT VEHICULES AMÉNAGÉS 2018 BUREAU DES MOYENS MOBILES | | Tarifs valables du 01/01/2018 au 31/12/2018 |
|---|--|--|--------------|---|
| Code | Libellé | Aspect | Prix en €TTC | |
| VEHICULES CYNOPHILES | | | | |
| P17-2062 | FORD TRANSIT CONNECT 1.5GO 6CV 120CH CANIN BC | Banalisé C | 27 600 € | |
| VEHICULES SPECIFIQUES SERIGRAPHES | | | | |
| P16-2016 | RENAULT MASTER 2.3GO 8CV 130CH SOUTIEN OP SERIGRAPHIE | Sérigraphié | 44 000 € | |
| P17-2063 | RENAULT MASTER 2.3I GO 130CV RECONNAISSANCE SERIGRAPHIE | Sérigraphié | 52 700 € | |
| P17-2064 | RENAULT MASTER 2.3GO 8CV 130CH VTD 5D SERIGRAPHIE | Sérigraphié | 43 300 € | |
| P16-384 | PEUGEOT EXPERT COMBI 1.6 GO 115CH PATROUILLE SERIGRAPHIE | Sérigraphié | 30 010 € | |
| P17-2146 | PEUGEOT EXPERT 1.6 GO 115CH CONSTAT ACCIDENT SERIGRAPHIE | Sérigraphié | 37 960 € | |
| P17-2147 | PEUGEOT EXPERT 1.6 GO 115CH MAINTIEN ORDRE SERIGRAPHIE | Sérigraphié | 39 510 € | |
| VEHICULES SPECIFIQUES BANALISES | | | | |
| P17-2085 | RENAULT KANGOO 1,2E 7CV 115CH IDENTIFICATION JUDICIAIRE OR | Origine | 15 800 € | |
| P17-1720 | RENAULT KANGOO 1,2E 7CV 115CH IDENTIFICATION JUDICIAIRE BC | Banalisé C | 17 700 € | |
| P17-2149 | RENAULT MASTER 2.3I GO 130CV RAVITAILLEMENT BL | Banalisé L | 25 400 € | |
| VEHICULES DE SURVEILLANCE | | | | |
| P17-965 | RENAULT KANGOO 1.2ES 6CV 115CH SURVEILLANCE BC | Banalisé C | 20 700 € | |
| P17-1714 | PEUGEOT PARTNER 1.6GO 5CV 100CH SURVEILLANCE BC | Banalisé C | 19 950 € | |
| P17-966 | RENAULT TRAFIC 1.6GO 5CV 95CH L1HT SURVEILLANCE BC | Banalisé C | 25 650 € | |
| P17-967 | RENAULT MASTER 2.3GO 8CV 110CH L1H1 SURVEILLANCE BC | Banalisé C | 28 250 € | |
| VEHICULES DE TRANSPORT DE PERSONNES | | | | |
| P17-1961 | PEUGEOT EXPERT 1.6GO 6CV 115CH LONG 8P OR | Origine | 19 250 € | |
| P17-1953 | PEUGEOT EXPERT 1.6GO 6CV 115CH LONG 9P OR | Origine | 19 500 € | |
| P17-2059 | PEUGEOT EXPERT 1.6GO 6CV 115CH LONG 8P BL | Banalisé L | 22 750 € | |
| P17-2060 | PEUGEOT EXPERT 1.6GO 6CV 115CH LONG 9P BL | Banalisé L | 23 000 € | |
| P17-2069 | PEUGEOT EXPERT 1.6GO 6CV 115CH LONG 9P BC | Banalisé C | 25 650 € | |
| VEHICULES UTILITAIRES | | | | |
| P17-2066 | PEUGEOT PARTNER 1.6ES 8CV 98CH VU OR | Origine | 10 960 € | |
| P17-2067 | CITROËN JUMPY 1,6GO 5CV 95CH VU OR | Origine | 16 300 € | |
| P17-2068 | FORD TRANSIT 2.0GO 7CV 130CH L2H2 VU OR | Origine | 19 250 € | |

Nota : les fiches descriptives des véhicules sont disponibles dans la boutique GMMMPN.

2018 – CATACHAT VÉHICULES LÉGERS PN



Véhicules banalisés

| Segment | Type de véhicule | Motorisation | Banalisation légère | | Banalisation complète | | Options |
|--------------|--------------------------|--------------|---------------------|--------------|-----------------------|--------------|---------------------|
| | | | Prix BL | Code produit | Prix BC | Code produit | Peinture Métallisée |
| B2 | Dacia Sandero | Es 90CH | 13 590 € | P16-90 | 15 480 € | P16-19 | 390 € |
| B2 | Opel Corsa | Es 90CH | 13 430 € | P16-91 | 15 450 € | P16-20 | 350 € |
| B2 | Seat Ibiza | Es 90CH | 15 400 € | P16-94 | 17 830 € | P16-22 | 350 € |
| B2 | Skoda Fabia | Es 95CH | 14 820 € | P17-2160 | 17 250 € | P17-2161 | 310 € |
| M1 | Opel Astra Berline | Go 136CH | 20 450 € | P16-95 | 22 540 € | P16-24 | 410 € |
| M1 | Opel Astra Berline | Es 125CH | 18 830 € | P16-99 | 20 920 € | P16-25 | 410 € |
| M1 | Opel Astra Berline | Es 150CH | 19 280 € | P16-100 | 21 370 € | P16-26 | 410 € |
| M1 | Opel Astra Break | Go 136CH | 21 100 € | P16-101 | 23 190 € | P16-27 | 410 € |
| M1 | Opel Astra Break | Es 150CH | 19 930 € | P16-103 | 22 020 € | P16-29 | 410 € |
| M1 | Seat Leon Berline | Es 110CH | 17 980 € | P16-104 | 20 410 € | P16-30 | 460 € |
| M1 | Seat Leon Berline | Es 150CH | 23 130 € | P16-105 | 25 560 € | P16-31 | 460 € |
| M1 | Seat Leon Break | Es 150CH | 23 950 € | P16-107 | non chiffré | | 460 € |
| M1 | VW Golf Berline | Es 110CH | 18 900 € | P16-108 | 21 340 € | P16-34 | 440 € |
| M1 | VW Golf Berline | Es 150CH | 23 430 € | P16-109 | 26 350 € | P16-35 | 440 € |
| M1 | VW Golf Break | Go 110CH | 21 590 € | P16-110 | 24 020 € | P16-36 | 440 € |
| M1 | VW Golf Break | Es 110CH | non chiffré | | 22 020 € | P16-1875 | 440 € |
| M1 | VW Golf Break | Es 150CH | 24 110 € | P16-1994 | non chiffré | | 440 € |
| M2 | Renault Talisman Berline | Es 150CH BA | 29 820 € | P16-112 | 31 730 € | P16-38 | 600 € |
| M2 | Opel Insignia Berline | Go 136CH | 24 170 € | P16-113 | 26 120 € | P16-39 | 440 € |
| M2 | Opel Insignia Break | Go 136CH | 25 150 € | P16-114 | 27 100 € | P16-40 | 440 € |
| M2 | Skoda Octavia Berline | Go 110CH | 20 290 € | P16-115 | non dispo | | 430 € |
| M2 | Skoda Octavia Berline | Es 150CH | 22 000 € | P16-116 | 24 430 € | P16-42 | 430 € |
| M2 | Skoda Octavia Break | Go 150CH | 24 330 € | P16-117 | 26 760 € | P16-43 | 430 € |
| M2 | Skoda Octavia Break | Es 150CH | 22 800 € | P16-118 | non dispo | | 430 € |
| M2 | VW Passat Berline | Go 150CH | 25 270 € | P16-119 | 27 700 € | P16-45 | 440 € |
| M2 | VW Passat Berline | Es 150CH | 23 320 € | P16-120 | 25 750 € | P16-46 | 440 € |
| M2 | VW Passat Break | Es 150CH | 24 200 € | P16-121 | 26 630 € | P16-47 | 440 € |
| Crossover | Ford Kuga 4x2 | Es 150CH | 21 540 € | P16-124 | 23 850 € | P16-48 | 410 € |
| Crossover | Peugeot 3008 4x2 | Es 130CH | 18 470 € | P16-123 | 20 570 € | P16-50 | 370 € |
| Crossover | Renault Kadjar 4x2 | Es 130CH | 24 420 € | P16-125 | 26 660 € | P16-51 | 500 € |
| Gd monospace | Ford Galaxy 7 places | Go 150CH | 27 350 € | P15-1097 | 29 750 € | P15-1296 | 420 € |
| Gd monospace | VW Sharan 7 places | Go 150CH | Attente devis | P15-4 | non dispo | | Attente devis |
| Gd monospace | VW Sharan 7 places | Es 200CH | Attente devis | P15-154 | non dispo | | Attente devis |
| Gd monospace | VW Multivan | Go 200CH | 57 330 € | P16-304 | non dispo | | 580 € |

Véhicules sérigraphiés

| Segment | Type de véhicule | Motorisation | Prix | Code produit |
|-----------------------|-----------------------------------|--------------|----------|--------------|
| 4x4 éco Sérigraphié | Dacia Duster sérigraphié | Go 110CH | 28 900 € | P16-377 |
| M1 Sérigraphié | Renault Megane Estate sérigraphié | Es 130CH | 24 170 € | P16-1874 |
| Ludospace Sérigraphié | Peugeot Partner sérigraphié | Go 120CH | 24 640 € | P16-381 |
| Ludospace Sérigraphié | Peugeot Partner sérigraphié | Es 110CH | 23 870 € | P16-382 |
| M2 Sérigraphié | Skoda Octavia sérigraphié | Es 150CH | 40 000 € | P17-1729 |
| M2 Break Sérigraphié | Skoda Octavia Combi sérigraphié | Es 150CH | 40 000 € | P17-1789 |

Véhicules origine

| Segment | Type de véhicule | Motorisation | Prix | Code produit | Peinture Métallisée |
|--------------|-----------------------------|--------------|---------------|--------------|---------------------|
| B2 | Citroën C3 | Es 82CH | 9 400 € | P17-2168 | 320 € |
| M1 | Peugeot 308 | Es 110CH | 13 860 € | P17-2169 | 390 € |
| M2 Break | Renault Talisman Break | Go 110CH | 19 600 € | P17-2171 | 470 € |
| Gd monospace | Ford Galaxy 7 places | Go 150CH | 24 200 € | P16-1941 | 420 € |
| M2 | VW Passat Berline | Es 125CH | 18 150 € | P17-2143 | 450 € |
| B2 | Peugeot 208 by PS Formation | Es 200CH | Attente devis | P16-2083 | Attente devis |
| B2 | Renault Zoé | Electrique | Attente devis | P13-795 | Attente devis |
| 4x4 éco | Dacia Duster | Go 110CH | 19 110 € | P10-840 | 480 € |

2018 – CATACHAT DEUX ET TROIS ROUES



Véhicules origines et banalisés

| Segment | Type de véhicule | Cylindrée | Origine | | Banalisation légère | |
|-----------------|--------------------|-----------|--------------|--------------|---------------------|--------------|
| | | | Prix Origine | Code produit | Prix BL | Code produit |
| Scooter 3 roues | Yamaha Tricity | 125 | 3 660 € | P17-1811 | | |
| Scooter 3 roues | Peugeot Métropolis | 400 | 7 300 € | P14-971 | | |
| Scooter 125 | Yamaha Nmax | 125 | 2 660 € | P17-1812 | | |
| Scooter 125 | Yamaha Xmax | 125 | 4 400 € | P07-517 | | |
| Maxi scooter | Yamaha T-max | 530 | 9 660 € | P04-1398 | 10 440 € | P06-1336 |
| Maxi scooter | Bmw C 650 Sport | 650 | 9 590 € | P16-1876 | 11 520 € | P16-1877 |
| Maxi scooter | Bmw C 650 GT | 650 | 9 780 € | P16-1878 | 11 770 € | P16-1879 |
| Roadster | Yamaha MT07 | 700 | 6 500 € | P16-1518 | | |
| Routière | Yamaha MT07 Tracer | 700 | 7 750 € | P16-1519 | 8 500 € | P16-1521 |
| Routière | Bmw S 1000 XR | 1000 | 13 970 € | P16-1882 | 15 960 € | P16-1883 |
| Trail Routier | Yamaha XTZ | 1200 | 12 100 € | P11-818 | 12 850 € | P13-765 |
| Routière | Yamaha FJR | 1300 | 14 800 € | P04-1463 | 15 380 € | P13-769 |

Véhicules sérigraphiés avec / sans radio

| Segment | Type de véhicule | Cylindrée | Sans pré-équipement radio | | Avec pré-équipement radio | |
|-----------------|------------------|-----------|---------------------------|--------------|---------------------------|--------------|
| | | | Prix sans radio | Code produit | Prix avec radio | Code produit |
| Scooter 49,9 | Yamaha Neos | 49,9 | 2 340 € | P11-872 | | |
| Scooter 3 roues | Yamaha Tricity | 125 | 3 680 € | P17-1841 | | |
| Scooter 125 | Yamaha Nmax | 125 | 2 720 € | P17-1847 | | |
| Scooter 125 | Yamaha Xmax | 125 | 5 280 € | P08-352 | | |
| Maxi scooter | Yamaha T-max | 530 | 10 960 € | P11-817 | | |
| Routière | Yamaha FJR | 1300 | | | 18 100 € | P05-1060 |

Classification des véhicules en application des articles L. 318-1 et R. 318-2 du code de la route

| Classe | 2 ROUES, TRICYCLES ET QUADRICYCLES À MOTEUR | VOITURES | | VÉHICULES UTILITAIRES LÉGERS | POIDS LOURDS, AUTOBUS ET AUTOCAR | |
|-------------|--|---|--|---|--|--|
| | | Diesel | Essence | | | |
| | | | | | | |
| | | Véhicules électriques et hydrogène | | | | |
| | | | | | | |
| | | Véhicules gaz | | | | |
| | | Véhicules hybrides rechargeables | | | | |
| Classe | 2 ROUES, TRICYCLES ET QUADRICYCLES À MOTEUR | DATE DE PREMIÈRE IMMATRICULATION ou NORME EURO | | | | POIDS LOURDS, AUTOBUS ET AUTOCAR |
| | | Diesel | Essence | Diesel | Essence | |
| | EURO 4 À partir du : 1 ^{er} janvier 2017 pour les motocycles 1 ^{er} janvier 2018 pour les cyclomoteurs | | EURO 5 et 6 À partir du 1 ^{er} janvier 2011 | | EURO 5 et 6 À partir du 1 ^{er} janvier 2011 | EURO VI À partir du 1 ^{er} janvier 2014 |
| | EURO 3 du 1 ^{er} janvier 2007 au : 31 décembre 2016 pour les motocycles 31 décembre 2017 pour les cyclomoteurs | EURO 5 et 6 À partir du 1 ^{er} janvier 2011 | EURO 4 du 1 ^{er} janvier 2006 au 31 décembre 2010 | EURO 4 du 1 ^{er} janvier 2006 au 31 décembre 2010 | EURO VI À partir du 1 ^{er} janvier 2014 | EURO V du 1 ^{er} octobre 2009 au 31 décembre 2013 |
| | EURO 2 du 1 ^{er} juillet 2004 au 31 décembre 2006 | EURO 4 du 1 ^{er} janvier 2006 au 31 décembre 2010 | EURO 2 et 3 du 1 ^{er} janvier 1997 au 31 décembre 2005 | EURO 4 du 1 ^{er} janvier 2006 au 31 décembre 2010 | EURO V du 1 ^{er} octobre 2009 au 31 décembre 2013 | EURO III et IV du 1 ^{er} octobre 2001 au 30 septembre 2009 |
| | Pas de norme tout type du 1 ^{er} juin 2000 au 30 juin 2004 | EURO 3 du 1 ^{er} janvier 2001 au 31 décembre 2005 | | EURO 3 du 1 ^{er} janvier 2001 au 31 décembre 2005 | EURO IV du 1 ^{er} octobre 2006 au 30 septembre 2009 | - |
| | | EURO 2 du 1 ^{er} janvier 1997 au 31 décembre 2000 | | EURO 2 du 1 ^{er} octobre 1997 au 31 décembre 2000 | EURO III du 1 ^{er} octobre 2001 au 30 septembre 2006 | - |
| Non classés | Pas de norme tout type Jusqu'au 31 mai 2000 | EURO 1 et avant Jusqu'au 31 décembre 1996 | EURO 1 et avant Jusqu'au 31 décembre 1996 | EURO 1 et avant Jusqu'au 30 septembre 1997 | EURO I, II et avant Jusqu'au 30 septembre 2001 | EURO I, II et avant Jusqu'au 30 septembre 2001 |

Source Wikipédia

Norme européenne d'émission

Les normes européennes d'émission, dites normes Euro sont des règlements de l'Union européenne qui 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. Leur objectif est de réduire la pollution atmosphérique due au transport routier.

Les émissions de CO₂ (résultant naturellement de la combustion de matières carbonées) ne sont pas prises en compte dans ces normes car ce gaz n'est pas considéré par la législation automobile européenne comme un gaz polluant direct (respirer du CO₂ n'est pas toxique pour l'homme et les animaux sauf à des doses très élevées). La surveillance des émissions de CO₂ par les véhicules fait cependant l'objet d'autres travaux¹ de la part de l'Union européenne.

Sommaire

- 1 Historique
- 2 Limites tolérées des émissions en mg/km
 - 2.1 Véhicules à moteur Diesel
 - 2.2 Véhicules à moteur essence ou fonctionnant au GNL/GPL
- 3 Polémique et limites légales
 - 3.1 Question des particules en suspension
 - 3.2 Bachtage des cycles de mesure réglementaires
 - 3.3 Stratégies dilatoires des constructeurs
- 4 Sources
 - 4.1 Références
 - 4.2 Bibliographie
- 5 Compléments
 - 5.1 Articles connexes
 - 5.2 Liens externes

Historique

Depuis l'introduction de la première norme européenne sur les émissions des véhicules à moteurs à combustion en 1992, la législation européenne est rendue plus sévère tous les 5 ans environ. Les normes d'émissions « Euro » se succèdent donc, dûment numérotées. La mise en œuvre se fait à des dates décalées pour les automobiles, les véhicules utilitaires légers, les motos et les poids-lourds. Les normes diffèrent entre les différents types de moteurs (moteurs à allumage commandé (essence, GPL, etc.) ou moteurs Diesel) et de véhicules, jusque dans les unités choisies, rapportées à la distance parcourue (par exemple g/km), sauf pour les véhicules lourds où elles sont rapportées à l'énergie développée (par exemple g/kWh).

Le cycle de conduite automobile NEDC, mis en place en 1973, sera remplacé en septembre 2017 dans le cadre de la norme Euro 6c, par le cycle WLTC, conçu pour être plus proche des conditions d'utilisation réelles. Ce cycle augmente la vitesse moyenne du cycle d'homologation et diminue les phases d'arrêt destinées à modéliser les parcours urbains. Le Conseil européen a par ailleurs entériné le 10 novembre 2015 une proposition de la Commission européenne en date du 28 octobre 2015 et donc décidé d'étendre le cycle WLTC par une mesure de la pollution et de la consommation en condition de conduite réelle (ECR alias RDE, *Real Driving Environment*). Le cycle WLTC-RDE, en étude depuis 2011, s'appliquera donc à compter de septembre 2017 pour les véhicules nouveaux à homologuer et de septembre 2019 pour tous les véhicules neufs.

Pour les automobiles particulières, les dates d'entrée en vigueur sont les suivantes :

| Norme | Mise en service des véhicules | Homologation des nouveaux types |
|--------------|--------------------------------|---------------------------------|
| Euro 1 | 1 ^{er} janvier 1993 | 1 ^{er} juillet 1992 |
| Euro 2 | 1 ^{er} juillet 1996 | 1 ^{er} janvier 1996 |
| Euro 3 | 1 ^{er} janvier 2001 | 1 ^{er} janvier 2000 |
| Euro 4 | 1 ^{er} janvier 2006 | 1 ^{er} janvier 2005 |
| Euro 5 | 1 ^{er} janvier 2011 | 1 ^{er} septembre 2009 |
| Euro 6b | 1 ^{er} septembre 2015 | 1 ^{er} septembre 2014 |
| Euro 6c | 1 ^{er} septembre 2018 | 1 ^{er} septembre 2017 |
| Euro 6d-TEMP | 1 ^{er} septembre 2019 | 1 ^{er} septembre 2017 |
| Euro 6d | 1 ^{er} janvier 2021 | 1 ^{er} janvier 2020 |

Pour les poids lourds, les dates d'entrée en vigueur sont les suivantes :

| Norme | Mise en service des véhicules |
|----------|-------------------------------|
| Euro 0 | 1 ^{er} octobre 1990 |
| Euro I | 1 ^{er} octobre 1993 |
| Euro II | 1 ^{er} octobre 1996 |
| Euro III | 1 ^{er} octobre 2001 |
| Euro IV | 1 ^{er} octobre 2006 |
| Euro V | 1 ^{er} octobre 2009 |
| Euro VI | 1 ^{er} janvier 2014 |

Limites tolérées des émissions en mg/km

Les émissions de polluants sont mesurées durant un cycle de conduite normalisé appelé « nouveau cycle européen de conduite » qui dure vingt minutes. Il comprend une première phase de conduite typée « ville » suivie d'une phase de conduite plus rapide typée « route ». La vitesse moyenne durant ce cycle est de 33 km/h.

Véhicules à moteur Diesel

Pour les véhicules à moteur Diesel les normes sont les suivantes :

| Norme | Euro 1 | Euro 2 | Euro 3 | Euro 4 | Euro 5 | Euro 6b |
|--------------------------------------|--------|--------|--------|--------|--------------------|--------------------|
| Oxydes d'azote (NO _x) | - | - | 500 | 250 | 180 | 80 |
| Monoxyde de carbone (CO) | 2 720 | 1 000 | 640 | 500 | 500 | 500 |
| Hydrocarbures (HC) | - | - | - | - | - | - |
| Hydrocarbures non méthaniques (HCNM) | - | - | - | - | - | - |
| HC + NO _x | 970 | 900 | 560 | 300 | 230 | 170 |
| Particules (PM) | 140 | 100 | 50 | 25 | 5 | 4,5 |
| Particules (PN) (Nb/km) | - | - | - | - | 6×10 ¹¹ | 6×10 ¹¹ |
| Valeurs sauf PN exprimées en mg/km. | | | | | | |

Ces normes s'appliquent lors de l'homologation de véhicules neufs sur le banc à rouleaux du cycle NEDC ; la pratique a montré en ce qui concerne les oxydes d'azote (NO_x) une dérive importante entre les valeurs d'homologation sur le cycle NEDC et les valeurs observées en condition réelle de circulation pouvant aller jusqu'à 500 %, soit un « facteur de conformité » de cinq. Pour pallier le problème, le cycle WLTC-RDE, en étude depuis 2011, s'appliquera donc à compter de septembre 2017.

Dans ce cadre nouveau de la norme Euro 6c, le seuil Euro 6b du cycle NEDC de 80 mg/km pour les émissions d'oxyde d'azote (NO_x) continuera de s'appliquer sur le banc à rouleaux du cycle WLTC ; par contre, le test WLTC RDE s'effectuera dans le flot de la circulation réelle à l'aide d'un système portable de mesure des émissions PEMS (Portable Emissions Measurement System) accroché à l'arrière du véhicule ; ce test WLTC-RDE est notablement plus exigeant que le cycle NEDC ; les seuils du cycle NEDC ont donc été transposés pour tenir compte de la faisabilité technique à court terme d'une part et des conditions différentes de tests d'autre part (poids de l'équipement PEMS jusqu'à plusieurs centaines de kilogrammes, roulage en condition de trafic, roulage sur une route pouvant présenter du relief, température ambiante, etc.).

Le facteur de conformité pour les oxydes d'azote a été dans un premier temps établi à la valeur 2,1 représentant donc 168 mg/km. Cette valeur est très proche du facteur de conformité de deux attendu par l'ICCT, l'ONG à l'origine du scandale Volkswagen, à l'issue de tests effectués sur trente-deux véhicules Euro 6. Ce facteur de conformité sera ensuite abaissé à 1,5 à partir de 2020. Le facteur de conformité pour le nombre de particules des véhicules essence et diesel fera l'objet d'une définition ultérieure.

L'ADAC a testé sur un cycle représentatif de la circulation réelle 69 véhicules diesel Euro 6 et a mesuré les NO_x :

- 39 voitures soit 57 % qui ont une bonne chance d'être compatibles WLTC-RDE dont :
 - 17 voitures soit 25 % qui font moins de 80 mg/km et n'émettent donc pas plus de NO_x sur ce cycle représentatif de la circulation réelle que sur le cycle NEDC ;
 - 22 voitures soit 32 % qui se situent en deçà du facteur de conformité de 2,1 ;
- 30 voitures soit 43 % se situent au-delà de ce seuil et ont donc des efforts à faire pour satisfaire aux exigences du cycle WLTC/RDE.

Véhicules à moteur essence ou fonctionnant au GNL/GPL

| Norme | Euro 1 | Euro 2 | Euro 3 | Euro 4 | Euro 5 | Euro 6b |
|--------------------------------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------------------|
| Oxydes d'azote (NO _x) | - | - | 150 | 80 | 60 | 60 |
| Monoxyde de carbone (CO) | 2 720 | 2 200 | 2 200 | 1 000 | 1 000 | 1 000 |
| Hydrocarbures (HC) | - | - | 200 | 100 | 100 | 100 |
| Hydrocarbures non méthaniques (HCNM) | - | - | - | - | 68 | 68 |
| HC + NO _x | - | - | - | - | - | - |
| Particules (PM) | - | - | - | - | 5 | 4,5 |
| Particules (PN) (Nb/km) | - | - | - | - | - | 6×10 ¹² |

Valeurs sauf PN exprimées en mg/km.

- ↑ ^{a et b} Uniquement pour les voitures à essence à injection directe fonctionnant en mélange pauvre (combustion stratifiée).
- ↑ Le règlement n° 459/2012 autorise les voitures à essence à injection directe à émettre 6×10^{12} particules jusqu'en 2017 ; au-delà, elles seront limitées à 6×10^{11} comme les véhicules Diesel.

Ces émissions sont mesurées sur des véhicules dépourvus d'options dans des conditions qui peuvent être assez différentes de la vie réelle. Les moteurs sont d'ailleurs réglés pour respecter la norme dans le cadre légal. Les valeurs s'envolent par exemple très rapidement quand les véhicules dépassent les 130 km/h, vitesse maximale autorisée en France. Il n'en demeure pas moins que ces moteurs produisent, à puissance égale, moins de rejets polluants que des moteurs d'ancienne génération.

La dangerosité des particules est inversement proportionnelle à leur taille. Il est à noter que les émissions en quantité de particules fines (PN) autorisées pour les moteurs à essence sont dix fois supérieures à celles autorisées pour les moteurs diesel jusqu'en 2017. Le moteur à essence ne rejoindra le niveau requis pour le Diesel qu'en 2018 (PN = 6×10^{11} seulement pour le moteur Diesel contre 6×10^{12} pour l'essence jusqu'en 2017).

Polémique et limites légales

Question des particules en suspension

Les moteurs Diesel et les moteurs essence à injection directe produisent des particules fines, qui étaient quasiment absentes des émissions des voitures à essence traditionnelles à injection indirecte. Il est maintenant démontré que ces particules fines sont toxiques. Depuis l'installation quasi systématique de l'injection directe à rampe commune sur les moteurs Diesel et désormais sur beaucoup de moteurs à essence, les particules qu'ils rejettent sont devenues plus fines et donc plus nocives. Les voitures à essence à injection directe représentaient en effet 24 % des voitures à essence commercialisées en France en 2014 (52 % en Allemagne) et sont en augmentation constante de 6 points par an (12 % en 2012, 18 % en 2013, 24 % en 2014).

Jusqu'à Euro 4, la norme européenne ne spécifiait qu'une limitation de la masse des particules, et ne ciblait donc pas en priorité l'élimination des particules fines ou très fines. C'est pourquoi la norme Euro 5 a introduit une limitation de nombre de particules émises, en plus de la limite de masse. La norme Euro 6b a étendu cette limitation aux moteurs essence, ce qui touchera principalement les moteurs deux temps de petite cylindrée et les moteurs essence à injection directe. Le règlement européen 459/2012 dans la note 3 du tableau 2 de l'Annexe 1 autorise les voitures à essence à injection directe à émettre 6×10^{12} particules fines jusqu'en 2017 alors que les voitures Diesel Euro 5 sont limitées à 6×10^{11} depuis 2011 ; certaines mesures récentes ont mis en évidence le caractère fortement polluant des véhicules à injection directe essence du point de vue des particules fines en raison notamment de leur moindre stabilité que celles émises par les moteurs Diesel qui les font entrer dans une série continue de réactions chimiques en sortie d'échappement ainsi que de l'absence de filtre à particules.

L'ADAC effectue depuis 2012 des tests de pollution.

La procédure de test est décrite en allemand et en anglais ; elle est représentative de la circulation réelle et attribue une note de pollution globale établie sur les mêmes valeurs de seuil pour tous les véhicules quelle que soit leur motorisation : essence, Diesel, GPL, GNV, hybride. Pour avoir la note maximale de $\frac{50}{50}$, il faut faire sur le cycle représentatif de la circulation réelle mieux que le minimum des seuils essence et Diesel du cycle NEDC, soit par kilomètre moins de 100 mg de HC, 500 mg de CO, 60 mg de NO_x, 3 mg de particules et 6×10^{10} particules.

Bien que le non-respect des normes de concentrations par la France soit à l'origine d'un contentieux européen⁸, l'évolution de 2009 à 2016 sur la pollution aux particules est encourageante :

- mise sous surveillance des particules PM_{2,5} à partir de 2009 alors que la réglementation portait auparavant essentiellement sur les particules PM₁₀, avec un doublement entre 2009 et 2016 du nombre de stations de mesure des PM_{2,5} ;
- évolution favorable des concentrations de PM₁₀ (-41 % sur la période) et PM_{2,5} (-48 %).

En France, le secteur des transports (avions, bateaux, poids lourds, automobiles) est responsable de l'émission de 14 % des particules PM₁₀ et de 18 % des particules PM_{2,5}.

Bachotage des cycles de mesure réglementaires

Pour caractériser de manière répétable et représentative les niveaux des émissions de polluants par les véhicules, il est crucial de définir un cycle simulant les situations réelles (circulation sur autoroute, sur route, en ville, arrêt au ralenti, etc.). Les constructeurs ont eu tendance à adapter les véhicules au cycle de mesure afin d'optimiser les niveaux de pollution mesurés au cours du cycle conventionnel. Dans au moins un cas, une étude conduite par deux instituts de technologie indépendants, TUG et FVT, a suggéré qu'aucun progrès réel n'avait été fait en termes de NO_x entre les normes Euro 1 et Euro 4. La réduction drastique de la norme entre Euro 3 et Euro 6b (division par plus de six des émissions tolérées) aura toutefois permis de réduire fortement le NO_x effectivement émis.

Stratégies dilatoires des constructeurs

- Les normes évoluent régulièrement et forcent les constructeurs de moteurs à modifier les technologies employées moyennant des investissements lourds ; aussi sont-ils demandeurs de valeurs limites moins contraignantes ou de délais complémentaires pour leur mise en œuvre. Cela n'a guère ralenti le rythme des sévérations des normes européennes d'émission, tous les trois à cinq ans. Une norme Euro 6c est ainsi attendue pour 2017.
- La norme s'appliquant uniquement aux véhicules vendus neufs, certains revendeurs n'hésitent pas à faire immatriculer des voitures neuves avant la date butoir pour les revendre en occasion avec 0 km. Cette stratégie qui ne s'applique qu'aux dates de changement de normes n'a toutefois qu'un impact limité.
- Les véhicules de plus de 2 500 kg (grosses berlines principalement), qui sont logiquement animés par un gros moteur et polluent donc en proportion, obtiennent régulièrement des délais supplémentaires avant de se mettre aux normes. Cette exception a été supprimée depuis le règlement d'introduction des normes Euro 5. Dorénavant, les véhicules non utilitaires de plus de 2 500 kg sont soumis aux mêmes règles que les véhicules plus légers.

Le palmarès 2017 des voitures les moins polluantes



L'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie a publié son classement 2017 des véhicules particuliers les moins polluants. Les modèles "essence", "diesel" et les hybrides sont répartis en trois catégories distinctes.

Ceux qui envisagent d'acheter une nouvelle **voiture** peuvent se référer au palmarès 2017 des modèles - diesel, essence et hybride -, les **moins polluants** en émissions de CO₂ (dioxyde de carbone) publié par l'Ademe (Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie).

Afin de promouvoir l'achat de ces véhicules propres, les pouvoirs publics ont pris plusieurs mesures, comme l'instauration de [zone de circulation restreinte](#) et le lancement de la [vignette Crit'Air](#) .

Concernant le bonus écologique, il y aura beaucoup moins d'élus en 2017. Pour inciter les particuliers à se tourner vers les véhicules moins polluants, l'attribution de cette aide financière distribuée par l'État pour acheter une voiture est recentrée sur les électriques.

Le classement des véhicules essence, diesel, hybride et électrique

Pour 2017, on retrouve parmi les voitures "[essence](#)" les moins polluantes la Suzuki Celerio 1.0, avec un score de 84 gCO₂ /km, puis l'Alfa Romeo Mito 0,9 et la Citroën nouvelle C1 3 places, toutes deux à égalité avec 88 gCO₂/km.

Côté "[Diesel](#)", l'Ademe place la Citroën C3 BlueHDi (100ch) en première position du classement, suivie de la Citroën C3 PureTec et de la Citroën DS3 BlueHDi. Ces trois modèles affichent 79 gCO₂/km.

Quant aux hybrides non rechargeables, plusieurs Toyota figurent dans le trio de tête: la Prius, Dynamic15 et 17, et la Yaris Hybrid (100ch). Les rechargeables les mieux notés sont les BMW (i3 et i3 94Ah) et Citroën C Zéro.

Source Journal officiel du 11 février 2009

LISTE DES SOURCES D'ÉNERGIE

| SOURCES D'ÉNERGIE | ABRÉVIATIONS |
|---|--------------|
| Essence. | E |
| Gazole. | GO |
| Gaz de pétrole liquéfié GPL (mélange spécial de butane et de propane, à l'exception des butane et propane commerciaux) utilisé en tant que carburant exclusif. | GP |
| Bicarburant essence - GPL. | EG |
| Gazogène (*). | GA |
| Gaz naturel. | GN |
| Bicarburant essence-gaz naturel. | EN |
| Autres hydrocarbures gazeux comprimés. | GZ |
| Electricité. | EL |
| Mélange gazogène-gazole (*). | GG |
| Mélange gazogène-essence (*). | GE |
| Pétrole lampant. | PL |
| Electricité-essence. | EE |
| Electricité-gazole. | GL |
| Air comprimé. | AC |
| Hydrogène. | H2 |
| Electricité-monocarburant GPL. | PE |
| Electricité-gaz naturel. | NE |
| Superéthanol. | FE |
| Bicarburant superéthanol - GPL. | FG |
| Bicarburant superéthanol - gaz naturel. | FN |
| Electricité - superéthanol. | FL |
| <p>(*) L'emploi de gazogène n'est autorisé que sous réserve de l'obtention d'une dérogation accordée conjointement par le directeur général des douanes et droits indirects et par le directeur des matières premières et des hydrocarbures au ministère de l'économie, des finances et de l'industrie.</p> | |

Pollution : Paris ne veut plus de voitures à essence dans ses rues d'ici à 2030

Cet objectif du plan climat de la Ville doit être débattu au Conseil de Paris en novembre. La maire Anne Hidalgo avait déjà annoncé la fin du diesel pour 2024.



Surtout ne pas prononcer le mot « interdiction » pour ne pas ajouter du grain à moudre à tous ceux qui dénoncent la « politique antivoiture » de la maire de Paris, Anne Hidalgo.

La voiture à essence sera pourtant bien exclue des rues de la capitale d'ici à 2030. Tel est en tout cas l'un des objectifs du plan climat 2020-2050 qui doit être débattu au Conseil de Paris en novembre et dont le but à terme est la neutralité carbone, comme pour la plupart des autres grandes villes européennes.

Lors de la présentation du Plan climat pour la France, le ministre de la transition écologique et solidaire, Nicolas Hulot, avait annoncé en juillet la fin de la vente des voitures à moteur thermique (essence et diesel) d'ici à 2040.

« Si cette mesure pourra s'appliquer partout en France en 2040, il est logique que Paris, qui a déjà

de l'avance dans ce domaine, soit prête avant », commente-t-on à la Mairie de Paris, confirmant une information de France Info mais refusant de [valider](#) le mot « interdiction ». Histoire de ne pas [raviver](#) les tensions, notamment avec la région Ile-de-France, qui dénonce régulièrement l'« écologie punitive » et la « méthode autoritaire » de la maire.

« Cet objectif n'est en aucun cas formulé dans le Plan climat comme une "interdiction" à horizon 2030, mais bien comme une trajectoire qui semble à la fois crédible et soutenable », insiste la Mairie dans un communiqué.

Fin du diesel en 2024

Anne Hidalgo avait déjà annoncé qu'elle se fixait 2024, l'année où Paris accueillera les Jeux olympiques, pour la fin du diesel. Une sortie déjà amorcée avec l'extension de la zone à circulation restreinte (ZCR) qui exclut les véhicules les plus polluants, sur la base de la désormais fameuse vignette de qualité de l'air, Crit'Air.

Depuis le 1^{er} juillet, en plus des véhicules (essence et diesel) de plus de vingt ans, ceux qui affichent la vignette Crit'Air 5 (les voitures diesel immatriculées avant 2001) n'ont ainsi plus le droit de [circuler](#) dans la capitale les jours de semaine entre 8 heures et 20 heures.

Selon une étude prospective de l'organisme de surveillance de la qualité de l'air, Airparif, cette restriction, qui concerne désormais environ 3 % du parc automobile francilien, va [contribuer à faire baisser](#) de 15 % les émissions d'oxyde d'azote de Paris et du boulevard périphérique issues du trafic routier et de 8 % pour les particules fines (PM10).

Une tendance qui devrait s'amplifier avec la prochaine interdiction des Crit'Air 4, à [savoir](#) les voitures diesel immatriculées avant 2006 qui, selon Christophe Najdovski, adjoint au maire chargé des transports, devrait être actée à [partir](#) du 1^{er} janvier 2019. Une interdiction qui concernera aussi progressivement bientôt les voitures à essence.

Selon la Mairie de Paris, la fin du diesel et de l'essence s'inscrit dans « l'évolution de plus en plus rapide du secteur des transports ces dernières années » : la nouvelle orientation stratégique prise par les constructeurs automobiles vers l'électrique et les aides pour [acheter](#) des véhicules propres, le renforcement de l'offre de transport en commun avec le projet du Grand Paris Express ou encore le développement des plans vélos. Surtout, les Parisiens sont de plus en plus nombreux (60 %) à ne plus [avoir](#) de voiture.

Caractéristiques moyennes données pour l'étude concernant des fourgons CDI (genre VASP) essence ou diesel en usage urbain :

| | Prix d'achat | Km moyen | Consommation | Prix du carburant | Entretien |
|------------------------|--------------|-----------|-------------------|-------------------|-----------|
| Fourgon essence | 28 750 € ht | 30 000 km | 14 litres/ 100 km | 1,55 €ttc | 140 € ttc |
| Fourgon diesel | 29 167 € ht | 30 000 km | 10 litres/100 km | 1,48 €ttc | 160 € ttc |

Prix d'achat : Prix d'achat hors taxes d'un fourgon totalement équipé.

Km moyen : Kilométrage annuel moyen parcouru par ce type de véhicules.

Consommation : Consommation de carburant, en parcours urbain (pour 100 km parcourus .

Prix du carburant : Prix des carburants essence (SP95) et Gasoil.

Entretien : Coût moyen de l'entretien annuel d'un véhicule CDI (genre VASP) en utilisation urbaine (vidange + filtres).

Tva sur les véhicules : 20 %

Genre et carrosserie en vigueur (extrait du JO du 11 février 2009) :

VP : Voitures particulières

CTTE : Camionnettes (ptac < 3,5 t)

MTL : Motocyclettes légères

MTL2 : Motocyclettes dont la puissance > 25 KW

VASP: véhicules automoteurs spécialisés

Classification usuelle de l'aspect des véhicules du Document 2 :

- S - : véhicule sérigraphié (totalement équipé police, sérigraphie, gyrophare, 2 tons, radio, etc.).
- B - : véhicule banalisé (sans sérigraphie mais équipé police, gyrophare amovible, 2 tons, radio...
- O - : véhicule d'origine (sans sérigraphie ni aucun équipement police).

Remarques : Pour les plans de renouvellement (PRA) vous tiendrez compte des éléments suivants (Question 1.1 à 1.7) :

- Pour le renouvellement, le choix des véhicules se fait à partir des critères **d'âge ou de kilométrage** (tableau en fin du Document 1).
- Le kilométrage de chaque véhicule, indiqué dans le Document 11 (extrait du parc de la DDSPXX d'une grande ville de métropole) est celui relevé au 1^{er} juillet 2018.
- Pour faciliter le travail demandé vous identifierez les véhicules, dans vos réponses, uniquement par leur index (1^{ère} colonne du Document 11).
- Pour le calcul de l'âge de chaque véhicule vous prendrez en compte la date du 1^{er} juillet de l'année du plan considéré. Exemple : un véhicule mis en place le 1^{er} janvier 2016 aura 3,5 ans pour le PRA2019, c'est à dire au 1^{er} juillet 2019.
- Le kilométrage retenu pour le renouvellement des véhicules d'un programme annuel, est la projection au 1^{er} juillet de l'année considérée de son kilométrage réel en fonction de son roulage précédent (kilométrage déjà parcouru). Par exemple, un véhicule mis en place en janvier 2013 qui totalise 230026 km au 1^{er} juillet 2018, sera retenu au PRA2019 avec un kilométrage estimé de 271848 km et un âge de 6 ans et demi. Pas besoin de reporter ce chiffre sur votre copie. Dans la plupart des cas, le kilométrage projeté d'un véhicule peut s'estimer assez simplement et rapidement.
- Le renouvellement des véhicules d'un PRA se fait en tenant compte de segments (Document 3).
- Si le véhicule à renouveler n'existe pas dans le catacha (Document 3), vous l'indiquerez.
- L'enveloppe allouée pour le renouvellement du PRA2019 de la DDSPXX est de 349 600 €.

Source Crit-Air.fr



Exceptions aux règles encadrant les ZCR

Certains véhicules sont exemptés de l'obligation de porter une vignette Crit'Air lorsqu'ils circulent dans une zone à circulation restreinte. C'est le cas notamment des véhicules du service public (police, pompiers, SAMU etc.) et des véhicules des entreprises publiques.

D'après le décret n°2016-847 du 28 juin 2016 relatif aux zones à circulation restreinte, les véhicules disposant d'une carte de stationnement pour personnes handicapées sont dispensés du port de la vignette Crit'Air pour circuler dans les zones à circulation restreinte. Ces cartes de stationnement pour personnes handicapées sont semblables dans toute l'Europe, pour que les véhicules soient également reconnaissables à l'étranger.

Certains véhicules privés peuvent être exemptés du port de la vignette, sous couvert d'une autorisation spéciale octroyée par la commune ou par l'Etat. Ces dérogations peuvent surtout concerner les véhicules de collection, les vieux véhicules touristiques, les services de dépannage etc.

Règles concernant les véhicules de collection

Les règles concernant les véhicules de collection sont fixées localement et non pas au niveau national, et

CRIT'Air

Zones environnemental en France

- France environnementales zones
- Le panneau
- Règles d'exception
- Paris Zone ZPA
- Paris Zone ZCR
- Grenoble Zone ZCR
- Grenoble Zone ZPA
- Lyon Zone ZPA
- Lille Zone ZCR
- Lille Zone ZPA
- Vallée de l'Arve Zone ZPA
- Strasbourg Zone ZPA
- Strasbourg Zone ZCR
- Futures environnementales zones

Extrait du parc de la DDSP-XX trié par carburant, genre et date

| index | date | aspect | km | genre | marque type | carb | SEGMENT |
|-------|----------|--------|---------|-------|---|------|----------------------------------|
| 1 | 01/01/04 | S | 128 921 | VASP | RENAULT MASTER CELLULAIRE 5 DET SERIGRAPHIE | GO | UTIL POL CELLULAIRE <= 5 DET |
| 2 | 01/01/04 | S | 147 812 | VASP | CITROEN JUMPY PATROUILLE 2.0 GO | GO | UTIL POL PATROUILLE < 9 PL |
| 3 | 23/06/04 | S | 101 101 | VASP | CITROEN JUMPER SOUTIEN OPERATIONNEL SERIGRAPHIE | GO | UTIL POL SOUTIEN OPERATIONNEL |
| 4 | 23/06/04 | S | 60 180 | VASP | CITROEN JUMPER SOUTIEN OPERATIONNEL SERIGRAPHIE | GO | UTIL POL SOUTIEN OPERATIONNEL |
| 5 | 15/07/04 | S | 133 773 | VASP | CITROEN JUMPY PATROUILLE SP SERIGRAPHIE | GO | UTIL POL PATROUILLE < 9 PL |
| 6 | 18/10/04 | S | 87 145 | VASP | CITROEN JUMPER SOUTIEN OPERATIONNEL SERIGRAPHIE | GO | UTIL POL SOUTIEN OPERATIONNEL |
| 7 | 05/04/05 | S | 147 819 | VASP | CITROEN JUMPER SOUTIEN OPERATIONNEL 2.2 GO | GO | UTIL POL SOUTIEN OPERATIONNEL |
| 8 | 30/01/06 | S | 142 684 | VASP | CITROEN JUMPY INTERVENTION MO 2.0 GO | GO | UTIL POL MO INTERVENTION |
| 9 | 13/06/06 | S | 155 427 | VASP | FORD TRANSIT CELLULAIRE 5 DET SERIGRAPHIE | GO | UTIL POL CELLULAIRE <= 5 DET |
| 10 | 26/07/06 | S | 184 165 | VASP | CITROEN JUMPY INTERVENTION MO 2.0 GO | GO | UTIL POL MO INTERVENTION |
| 11 | 06/06/07 | S | 142 544 | VASP | RENAULT TRAFIC PATROUILLE SP SERIGRAPHIE | GO | UTIL POL PATROUILLE < 9 PL |
| 12 | 04/02/08 | S | 205 383 | VASP | RENAULT MASTER CELLULAIRE 5 DET SERIGRAPHIE | GO | UTIL POL CELLULAIRE <= 5 DET |
| 13 | 06/05/09 | S | 149 931 | VASP | RENAULT TRAFIC INTERVENTION MO SERIGRAPHIE | GO | UTIL POL MO INTERVENTION |
| 14 | 17/06/09 | S | 47 566 | VASP | RENAULT MASTER CELLULAIRE 2.5 GO 5 DET SERIGRAPHIE | GO | UTIL POL CELLULAIRE <= 5 DET |
| 15 | 02/12/15 | S | 18 560 | VASP | RENAULT TRAFIC PATROUILLE SP SERIGRAPHIE | GO | UTIL POL PATROUILLE < 9 PL |
| 16 | 03/06/16 | S | 46 399 | VASP | RENAULT TRAFIC INTERVENTION MO SERIGRAPHIE | GO | UTIL POL MO INTERVENTION |
| 17 | 07/07/17 | S | 7 791 | VASP | RENAULT TRAFIC INTERVENTION MO SERIGRAPHIE | GO | UTIL POL MO INTERVENTION |
| 18 | 03/10/01 | O | 162 404 | VP | RENAULT CLIO I 1.5 GO 4CV 65CH | GO | SEGMENT B2 |
| 19 | 10/03/03 | S | 70 329 | VP | RENAULT MEGANE 1.9 GO 6CV 65CH | GO | SEGMENT M1 |
| 20 | 08/06/05 | O | 59 896 | VP | RENAULT COMBI VITRE TRAFIC | GO | COMBI <= 9 PL ORIG |
| 21 | 31/10/05 | S | 54 612 | VP | LAND ROVER DEFENDER 2.5 GO 10CV 110CH 9PL SERIGRAPHIE | GO | TOUT-TERRAINS 8 à 10 cv GO SERIG |
| 22 | 02/05/06 | B | 189 885 | VP | FORD FIESTA 1.6 GO 6CV 90CH BANALISE | GO | SEGMENT B2 |
| 23 | 16/05/06 | S | 119 402 | VP | FORD MONDEO BK 2.0 GO 7CV 115CH SERIGRAPHIE | GO | SEGMENT M2 |
| 24 | 20/06/06 | S | 150 259 | VP | PEUGEOT 307 1.6 GO 5CV 90CH SERIGRAPHIE | GO | SEGMENT M1 |
| 25 | 21/07/06 | S | 116 622 | VP | RENAULT SCENIC II 1.5 GO 6CV 105CH TPI SERIGRAPHIE | GO | MONOSPACE COMPACT SEGMENT M1 |
| 26 | 14/11/06 | S | 76 920 | VP | PEUGEOT 307 1.6 GO 5CV 90CH SERIGRAPHIE | GO | SEGMENT M1 |
| 27 | 20/11/06 | B | 78 392 | VP | FORD FIESTA 1.6 GO 6CV 90CH BANALISE | GO | SEGMENT B2 |
| 28 | 22/11/06 | B | 163 842 | VP | FORD FIESTA 1.6 GO 6CV 90CH BANALISE | GO | SEGMENT B2 |
| 29 | 01/01/07 | B | 147 991 | VP | OPEL ASTRA BK 1.3 GO 5CV 90CH BL | GO | SEGMENT M1 |
| 30 | 01/01/07 | B | 77 869 | VP | RENAULT BK MEGANE 1.5 GO 6CV DPICA RADAR | GO | SEGMENT M1 |
| 31 | 23/03/07 | O | 208 260 | VP | PEUGEOT 307 BK 1.6 GO 6CV 110CH ORIGINE | GO | SEGMENT M1 |
| 32 | 01/06/07 | B | 180 520 | VP | FORD FIESTA 1.6 GO 6CV 90CH BANALISE | GO | SEGMENT B2 |
| 33 | 31/07/07 | S | 131 722 | VP | RENAULT SCENIC II 1.5 GO 6CV 105CH SERIGRAPHIE | GO | MONOSPACE COMPACT SEGMENT |
| 34 | 25/01/08 | B | 113 565 | VP | OPEL ASTRA BK 1.3 GO 5CV 90CH BL | GO | SEGMENT M1 |
| 35 | 25/03/08 | B | 151 117 | VP | PEUGEOT 308 1.6 GO 5CV 90CH BANALISE COMPLETE | GO | SEGMENT M1 |
| 36 | 16/06/08 | S | 144 000 | VP | PEUGEOT 307 BK 1.6 GO 6CV 110CH SERIGRAPHIE | GO | SEGMENT M1 |
| 37 | 26/08/09 | B | 169 330 | VP | PEUGEOT 207 1.6 GO 5CV 90CH BANALISE COMPLETE | GO | SEGMENT B2 |
| 38 | 25/11/09 | B | 19 009 | VP | RENAULT BK MEGANE 1.5 GO 6CV DPICA RADAR | GO | SEGMENT M1 |
| 39 | 25/11/09 | B | 19 025 | VP | RENAULT BK MEGANE 1.5 GO 6CV DPICA RADAR | GO | SEGMENT M1 |
| 40 | 30/11/09 | S | 168 996 | VP | PEUGEOT 308 1.6 GO 5CV 90CH SERIGRAPHIE | GO | SEGMENT M1 |
| 41 | 21/06/10 | S | 157 044 | VP | CITROEN BERLINGO 1.6 GO 6CV 110CH SERIGRAPHIE | GO | LUDOSPACE <= 7 cv GO SERIG |
| 42 | 06/09/10 | S | 86 383 | VP | RENAULT MEGANE 1.5 GO 6CV 90CH SERIGRAPHIE | GO | SEGMENT M1 |
| 43 | 23/12/10 | B | 114 978 | VP | PEUGEOT 308 BK 1.6 GO 5CV 110CH BANALISE COMPLET | GO | SEGMENT M1 |
| 44 | 13/01/11 | S | 86 250 | VP | RENAULT MEGANE BK 1.5 GO 6CV 90CH SERIGRAPHIE | GO | SEGMENT M1 |
| 45 | 14/01/11 | S | 54 719 | VP | RENAULT MEGANE 1.5 GO 6CV 90CH SERIGRAPHIE | GO | SEGMENT M1 |
| 46 | 14/01/11 | S | 103 715 | VP | RENAULT MEGANE BK 1.5 GO 6CV 90CH SERIGRAPHIE | GO | SEGMENT M1 |
| 47 | 19/01/11 | S | 187 319 | VP | RENAULT MEGANE 1.5 GO 6CV 90CH SERIGRAPHIE | GO | SEGMENT M1 |
| 48 | 25/05/11 | B | 205 445 | VP | CITROEN C5 2.0 GO 8CV 138CH BANALISE COMPLET | GO | SEGMENT M2 |
| 49 | 08/07/11 | S | 92 985 | VP | RENAULT MEGANE BK 1.5 GO 6CV 90CH SERIGRAPHIE | GO | SEGMENT M1 |
| 50 | 12/07/11 | B | 157 813 | VP | RENAULT CLIO 1.5 GO 5CV 85CH BANALISE COMPLET | GO | SEGMENT B2 |
| 51 | 27/07/11 | S | 68 700 | VP | RENAULT SCENIC 1.5 GO 6CV 105CH SERIGRAPHIE | GO | MONOSPACE COMPACT SEGMENT M1 |
| 52 | 27/07/11 | S | 45 724 | VP | RENAULT SCENIC 1.5 GO 6CV 105CH SERIGRAPHIE | GO | MONOSPACE COMPACT SEGMENT M1 |
| 53 | 27/07/11 | S | 30 040 | VP | RENAULT SCENIC 1.5 GO 6CV 105CH SERIGRAPHIE | GO | MONOSPACE COMPACT SEGMENT M1 |
| 54 | 27/07/11 | S | 26 384 | VP | RENAULT SCENIC II 1.5 GO 6CV 105CH SERIGRAPHIE | GO | MONOSPACE COMPACT SEGMENT M1 |
| 55 | 07/11/11 | B | 128 895 | VP | FORD MONDEO III 1.8 GO 7CV 125CH BANALISE COMPLET | GO | SEGMENT M2 |
| 56 | 02/02/12 | S | 217 034 | VP | RENAULT SCENIC 1.5 GO 6CV 110CH SERIGRAPHIE | GO | MONOSPACE COMPACT SEGMENT M1 |
| 57 | 10/04/12 | S | 99 263 | VP | CITROEN BERLINGO 1.6 GO 6CV 110CH SERIGRAPHIE | GO | LUDOSPACE <= 7 cv GO SERIG |
| 58 | 15/05/12 | B | 147 812 | VP | FORD MONDEO III 2.0 GO 8CV 140CH BANALISE COMPLET | GO | SEGMENT M2 |
| 59 | 21/05/12 | B | 142 562 | VP | FORD FOCUS 1.8 GO 6CV 115CH BANALISE COMPLET | GO | SEGMENT M1 |
| 60 | 21/05/12 | B | 165 659 | VP | FORD FOCUS 1.8 GO 6CV 115CH BANALISE COMPLET | GO | SEGMENT M1 |
| 61 | 15/06/12 | S | 137 680 | VP | RENAULT MEGANE BK 1.5 GO 6CV 90CH SERIGRAPHIE | GO | SEGMENT M1 |

| | | | | | | | |
|-----|----------|---|---------|----|--|----|------------------------------|
| 62 | 29/11/12 | S | 141 168 | VP | FORD MONDEO III BK CANIN 1.6 GO 7CV 115CH SERIGRAPHIE | GO | SEGMENT M2 |
| 63 | 16/07/13 | B | 50 406 | VP | PEUGEOT 508 1.6 GO 6CV 115CH BANALISE COMPLET | GO | SEGMENT M2 |
| 64 | 22/07/13 | B | 92 906 | VP | RENAULT MEGANE 1.5 GO 6CV 110CH BANALISE COMPLET | GO | SEGMENT M1 |
| 65 | 25/07/13 | S | 94 939 | VP | PEUGEOT PARTNER 1.6 GO 6CV 110CH SERIGRAPHIE | GO | LUDOSPACE <= 7 cv GO SERIG |
| 66 | 02/09/13 | B | 53 520 | VP | RENAULT MEGANE BK 1.5 GO 6CV 110CH BANALISE COMPLET | GO | SEGMENT M1 |
| 67 | 06/09/13 | B | 91 636 | VP | VOLKSWAGEN PASSAT 2.0 GO 7CV 140CH BANALISE COMPLET | GO | SEGMENT M2 |
| 68 | 12/11/13 | S | 69 895 | VP | FORD FOCUS BK 1.6 GO 6CV 115CH SERIGRAPHIE | GO | SEGMENT M1 |
| 69 | 06/12/13 | B | 151 385 | VP | PEUGEOT 508 2.0 GO 7CV 140CH BANALISE COMPLET | GO | SEGMENT M2 |
| 70 | 15/01/14 | S | 111 101 | VP | RENAULT MEGANE BK 1.5 GO 6CV 90CH SERIGRAPHIE | GO | SEGMENT M1 |
| 71 | 02/09/14 | B | 102 553 | VP | FORD FOCUS 1.6 GO 6CV 110CH BANALISE COMPLET | GO | SEGMENT M1 |
| 72 | 24/11/14 | S | 89 209 | VP | FORD FOCUS BK 1.6 GO 6CV 115CH SERIGRAPHIE | GO | SEGMENT M1 |
| 73 | 06/01/15 | B | 40 534 | VP | RENAULT CLIO IV - 1.5 GO - 4CV - 90CH - BANALISE COMPLET | GO | SEGMENT B2 |
| 74 | 06/01/15 | O | 81 869 | VP | HYUNDAI I20 CRDI 90CH PACH PREMIUM | GO | SEGMENT B2 |
| 75 | 07/01/15 | B | 25 374 | VP | RENAULT CLIO IV - 1.5 GO - 4CV - 90CH - BANALISE COMPLET | GO | SEGMENT B2 |
| 76 | 16/02/15 | S | 23 063 | VP | FORD C-MAX 1.6 GO 6CV 115CH SERIGRAPHIE | GO | MONOSPACE COMPACT SEGMENT M1 |
| 77 | 16/02/15 | S | 103 562 | VP | FORD C-MAX 1.6 GO 6CV 115CH SERIGRAPHIE | GO | MONOSPACE COMPACT SEGMENT M1 |
| 78 | 07/08/15 | S | 42 919 | VP | FORD FOCUS BK 1.6 GO 6CV 115CH SERIGRAPHIE | GO | SEGMENT M1 |
| 79 | 23/09/15 | S | 94 222 | VP | PEUGEOT PARTNER 1.6 GO 6CV 110CH SERIGRAPHIE | GO | LUDOSPACE <= 7 cv GO SERIG |
| 80 | 02/11/15 | B | 89 497 | VP | TOYOTA URBAN CRUISER 1.4 GO 5CV 90CH BL | GO | SEGMENT B2 |
| 81 | 02/11/15 | S | 43 784 | VP | FORD FOCUS BK 1.6 GO 6CV 115CH SERIGRAPHIE | GO | SEGMENT M1 |
| 82 | 16/11/15 | B | 60 950 | VP | PEUGEOT 308 - 1.6GO - 6CV - 120CH - BANALISE COMPLET | GO | SEGMENT M1 |
| 83 | 06/01/16 | B | 5 300 | VP | DACIA SANDERO 1.5GO 4CV 90CH BANALISE COMPLET RADAR | GO | SEGMENT B2 |
| 84 | 12/01/16 | B | 36 524 | VP | RENAULT MEGANE 1.5 GO 6CV 110CH BANALISE COMPLET | GO | SEGMENT M1 |
| 85 | 22/01/16 | B | 17 102 | VP | PEUGEOT 308 1.6 GO 6CV 112CH BANALISE COMPLET | GO | SEGMENT M1 |
| 86 | 17/10/16 | O | 41 628 | VP | FORD MONDEO BK CANIN GO 6 CV 120 CH BANALISE C | GO | SEGMENT M2 |
| 87 | 05/05/17 | S | 41 671 | VP | DACIA DUSTER 4x4 GO 6CV 110CH SERIGRAPHIE | GO | SUV <= 7 cv GO SERIG |
| 88 | 10/05/17 | S | 11 607 | VP | DACIA DUSTER 4x4 GO 6CV 110CH SERIGRAPHIE | GO | SUV <= 7 cv GO SERIG |
| 89 | 29/05/17 | O | 2 071 | VP | RENAULT TRAFIC COMBI VITRE 1.6GO 7CV 125CH 9PL ORIGINE | GO | COMBI <= 9 PL ORIG |
| 90 | 06/06/17 | O | 2 786 | VP | RENAULT TRAFIC COMBI VITRE 1.6GO 7CV 125CH 9PL ORIGINE | GO | COMBI <= 9 PL ORIG |
| 91 | 27/09/17 | O | 18 088 | VP | SKODA YETI 2.0 TDI 110CH | GO | SUV <= 7 cv GO ORIG |
| 92 | 20/11/17 | B | 7 405 | VP | OPEL INSIGNIA BK 1.6 GO 136CH BC | GO | SEGMENT M2 |
| 93 | 27/11/17 | S | 7 396 | VP | DACIA DUSTER 4X4 1.5 GO 110CH SERIGRAPHIE | GO | SUV <= 7 cv GO SERIG |
| 94 | 07/02/18 | O | 28 879 | VP | HYUNDAI I40 SW 1.7 CRDI 136CH | GO | SEGMENT M2 |
| 95 | 08/02/18 | S | 210 | VP | RENAULT MEGANE BK 1.5 GO 110 CH SERIGRAPHIE | GO | SEGMENT M1 |
| 96 | 19/03/18 | S | - | VP | RENAULT MEGANE BK 1.5 GO 110 CH SERIGRAPHIE | GO | SEGMENT M1 |
| 97 | 10/04/02 | B | 171 117 | VP | RENAULT CLIO 1.2 ES 5CV 75CH | ES | SEGMENT B2 |
| 98 | 23/04/02 | B | 179 327 | VP | PEUGEOT 206 2.0 ES 8CV 137CH | ES | SEGMENT B2 |
| 99 | 18/12/02 | B | 193 064 | VP | FORD FOCUS 2.0 ES 9CV 130CH | ES | SEGMENT M1 |
| 100 | 20/12/02 | B | 163 072 | VP | RENAULT MEGANE 1.6 ES 7CV 110CH | ES | SEGMENT M1 |
| 101 | 07/07/03 | B | 168 210 | VP | PEUGEOT 307 1.6 ES 7CV 110CH | ES | SEGMENT M1 |
| 102 | 01/09/03 | B | 184 084 | VP | FORD FOCUS 1.6 ES 7CV 115CH | ES | SEGMENT M1 |
| 103 | 24/02/04 | B | 116 447 | VP | PEUGEOT 206 1.4 ES 5CV 75CH | ES | SEGMENT B2 |
| 104 | 26/04/04 | B | 138 022 | VP | VOLKSWAGEN GOLF 1.6 ES 7CV 105CH | ES | SEGMENT M1 |
| 105 | 18/06/04 | B | 145 697 | VP | RENAULT CLIO 1.2 ES 5CV 75CH | ES | SEGMENT B2 |
| 106 | 11/07/05 | B | 217 994 | VP | FORD FOCUS 1.6 ES 6CV 100CH BANALISE | ES | SEGMENT M1 |
| 107 | 10/04/06 | B | 97 940 | VP | PEUGEOT 307 BK 1.6 ES 7CV 110CH BANALISE COMPLETE | ES | SEGMENT M1 |
| 108 | 03/07/06 | B | 159 775 | VP | CITROEN C5 1.8 ES 7CV 117CH BANALISE | ES | SEGMENT M2 |
| 109 | 03/10/08 | B | 205 915 | VP | FORD MONDEO III BK CANIN 1.6 ES 110CH BANALISE COMPLETE | ES | SEGMENT M2 |
| 110 | 01/01/09 | B | 135 690 | VP | CITROEN C4 1.6 ES 7CV 120CH BANALISE COMPLETE | ES | SEGMENT M1 |
| 111 | 01/01/09 | B | 174 984 | VP | CITROEN C4 1.6 FE 7CV 110CH BANALISE COMPLETE | ES | SEGMENT M1 |
| 112 | 01/01/09 | B | 140 443 | VP | CITROEN C4 1.6 FE 7CV 110CH BANALISE COMPLETE | ES | SEGMENT M1 |
| 113 | 14/05/09 | B | 95 511 | VP | CITROEN C4 1.6 ES 7CV 120CH BANALISE COMPLETE | ES | SEGMENT M1 |
| 114 | 14/05/09 | B | 190 862 | VP | CITROEN C4 1.6 ES 7CV 120CH BANALISE COMPLETE | ES | SEGMENT M1 |
| 115 | 15/06/09 | B | 99 448 | VP | FORD FIESTA 1.4 ES 5CV 80CH BANALISE COMPLETE | ES | SEGMENT B2 |
| 116 | 18/06/10 | B | 129 168 | VP | RENAULT CLIO 1.2 ES 5CV 75CH BANALISE COMPLET | ES | SEGMENT B2 |
| 117 | 07/07/10 | B | 168 653 | VP | FORD FIESTA 1.2 ES 5CV 82CH BANALISE COMPLET | ES | SEGMENT B2 |
| 118 | 07/07/10 | B | 93 327 | VP | FORD FIESTA 1.2 ES 5CV 82CH BANALISE COMPLET | ES | SEGMENT B2 |
| 119 | 23/07/10 | B | 105 369 | VP | FORD FOCUS 1.6 ES 6CV 100CH BANALISE COMPLET | ES | SEGMENT M1 |
| 120 | 25/03/11 | B | 148 855 | VP | PEUGEOT 308 1.6 ES 7CV 120CH BANALISE COMPLET | ES | SEGMENT M1 |
| 121 | 09/05/11 | B | 139 547 | VP | FORD FIESTA 1.2 ES 5CV 82CH BANALISE COMPLET | ES | SEGMENT B2 |
| 122 | 05/06/13 | B | 117 356 | VP | FORD FOCUS 1.0 ES 6CV 125CH BANALISE COMPLET | ES | SEGMENT M1 |
| 123 | 12/06/13 | B | 87 397 | VP | FORD FOCUS 1.0 ES 6CV 125CH BANALISE COMPLET | ES | SEGMENT M1 |

| | | | | | | | |
|-----|----------|---|---------|------|---|----|-----------------------------------|
| 124 | 15/01/15 | B | 42 080 | VP | RENAULT CLIO IV 1.2 ES 16V 4CV - 75CH BANALISE LEGER | ES | SEGMENT B2 |
| 125 | 19/01/15 | B | 33 233 | VP | FORD MONDEO III 1.6 ES 9CV 160CH BANALISE LEGERE | ES | SEGMENT M2 |
| 126 | 20/01/15 | B | 75 687 | VP | FORD FOCUS 1.6 ES 8CV 150CH BANALISE COMPLET | ES | SEGMENT M1 |
| 127 | 21/09/16 | B | 43 784 | VP | VW PASSAT 1.4 ES 150CH BL | ES | SEGMENT M2 |
| 128 | 26/09/16 | B | 7 845 | VP | FORD MONDEO BK 1.6 ES BVM6 9CV 160CH BC | ES | SEGMENT M2 |
| 129 | 07/07/17 | O | 22 009 | VP | VW TOURAN ES 110CH ORIGIN | ES | MONOSPACE COMPACT SEGMENT M1 |
| 130 | 16/08/17 | B | 20 405 | VP | VW GOLF 1.2 ES 110CH BL | ES | SEGMENT M1 |
| 131 | 15/09/17 | B | 8 686 | VP | DACIA SANDERO 0.9ES 5CV 90CH BC | ES | SEGMENT B2 |
| 132 | 15/09/17 | B | 4 987 | VP | SEAT IBIZA 1.2 ES 90CH BC | ES | SEGMENT B2 |
| 133 | 02/10/17 | O | 31 456 | VP | VW TOURAN ES 110CH ORIGIN | ES | MONOSPACE COMPACT SEGMENT M1 |
| 134 | 03/10/17 | O | 28 597 | VP | SKODA RAPID ES 90CH ORIGINE | ES | SEGMENT M1 |
| 135 | 05/10/17 | B | 5 727 | VP | SKODA OCTAVIA BK 1.4 ES 150CH BL | ES | SEGMENT M2 |
| 136 | 02/11/18 | B | 4 445 | VP | VW POLO 1.2 ES 90CH BL | ES | SEGMENT B2 |
| 137 | 19/01/18 | S | 9 934 | VP | RENAULT MEGANE BK 1.2 ES 6CV 100 CH SERIGRAPHIE | ES | SEGMENT M1 |
| 138 | 27/02/18 | B | 174 | VP | SKODA OCTAVIA 1.4 ES 150CH BC | ES | SEGMENT M2 |
| 139 | 27/02/18 | B | 2 336 | VP | SKODA OCTAVIA 1.4 ES 150CH BC | ES | SEGMENT M2 |
| 140 | 18/04/18 | B | 19 | VP | OPEL CORSA 1.4 ES 90CH BL | ES | SEGMENT B2 |
| 141 | 26/04/18 | S | 8 | VP | SKODA OCTAVIA 1.5 ES 150CH SERIGRAPHIE (réservé expé) | ES | SEGMENT M2 |
| 142 | 26/04/18 | S | 1 557 | VP | SKODA OCTAVIA BK 1.5 ES 150CH SERIGRAPHIE (réservé expé) | ES | SEGMENT M2 |
| 143 | 04/05/18 | S | 8 | VP | SKODA OCTAVIA BK 1.5 ES 150CH SERIGRAPHIE (réservé expé) | ES | SEGMENT M2 |
| 144 | 04/06/18 | B | 1 | VP | DACIA SANDERO 0.9ES 5CV 90CH BC | ES | SEGMENT B2 |
| 145 | 25/06/18 | S | 1 | VP | RENAULT MEGANE BK 1.2 ES 6CV 130 CH SERIGRAPHIE | ES | SEGMENT M1 |
| 146 | 18/10/00 | O | 91 908 | CTTE | RENAULT KANGOO | ES | UTIL LOG FOURGONNETTE ES |
| 147 | 15/09/03 | B | 188 340 | CTTE | RENAULT KANGOO | ES | UTIL LOG FOURGONNETTE ES |
| 148 | 27/07/04 | B | 95 595 | CTTE | RENAULT KANGOO | ES | UTIL LOG FOURGONNETTE ES |
| 149 | 12/08/04 | B | 138 377 | CTTE | RENAULT KANGOO | ES | UTIL LOG FOURGONNETTE ES |
| 150 | 03/04/09 | O | 65 003 | CTTE | RENAULT KANGOO II EXPRESS CONFORT 1.6 ES 105CH ORIGINE | ES | UTIL LOG FOURGONNETTE ES |
| 151 | 03/04/09 | B | 130 974 | CTTE | RENAULT KANGOO II EXPRESS 1.6E 105 ID JUDICIAIRE BANALISE C | ES | UTIL POL IDENTITE JUDICIAIRE |
| 152 | 14/02/11 | B | 213 636 | CTTE | RENAULT KANGOO II EXPRESS 1.6E 105 ID JUDICIAIRE BANALISE C | ES | UTIL POL IDENTITE JUDICIAIRE |
| 153 | 26/03/02 | B | 79 267 | CTTE | CITROEN JUMPER SURVEILLANCE BANALISE | GO | UTIL POL SURVEILLANCE FOURGON |
| 154 | 28/03/02 | B | 65 620 | CTTE | CITROEN JUMPER SURVEILLANCE BANALISE | GO | UTIL POL SURVEILLANCE FOURGON |
| 155 | 01/12/15 | B | 136 100 | CTTE | RENAULT KANGOO 1.5 GO 5CV 70CH SURVEILLANCE | GO | UTIL LOG FOURGONNETTE GO |
| 156 | 28/10/15 | B | 69 166 | CTTE | RENAULT KANGOO 1.5 GO 5CV 70CH SURVEILLANCE | GO | UTIL LOG FOURGONNETTE GO |
| 157 | 15/07/16 | B | 50 523 | CTTE | NISSAN NV200 - 1.5DCI - 90CH | GO | UTIL POL SURVEILLANCE FOURGON |
| 158 | 12/06/06 | O | 16 743 | MTL | YAMAHA DT 125 | ES | MOTOCYLETTE Trail ORIG |
| 159 | 03/03/09 | S | 18 285 | MTL | YAMAHA X MAX 125 SERIGRAPHIE | ES | SCOOTER >= 50 cm3 à 125 cm3 SERIG |
| 160 | 12/03/13 | S | 9 049 | MTL | YAMAHA X MAX 125 SERIGRAPHIE | ES | SCOOTER >= 50 cm3 à 125 cm3 SERIG |
| 161 | 15/12/15 | O | 4 547 | MTL | YAMAHA DELIGHT 110 ORIGINE | ES | SCOOTER >= 50 cm3 à 125 cm3 ORIG |
| 162 | 01/09/15 | O | 3 322 | MTL | MBK FLAME X 125 Origine | ES | SCOOTER >= 50 cm3 à 125 cm3 ORIG |
| 163 | 10/11/15 | O | 791 | MTL | MBK FLAME X 125 Origine | ES | SCOOTER >= 50 cm3 à 125 cm3 ORIG |
| 164 | 19/01/98 | B | 51 093 | MTT2 | HONDA XLV TRANSALP 600 | ES | MOTOCYLETTE Trail ORIG |
| 165 | 10/02/98 | O | 66 994 | MTT2 | HONDA XLV TRANSALP 600 | ES | MOTOCYLETTE Trail ORIG |
| 166 | 29/09/98 | B | 34 100 | MTT2 | BMW FL 650 | ES | MOTOCYLETTE > 600 cm3 Trail S |
| 167 | 04/10/02 | S | 71 933 | MTT2 | BMW R 1150 RT | ES | MOTOCYLETTE > 600 cm3 Routière S |
| 168 | 23/07/03 | O | 21 690 | MTT2 | BMW F 650 GS | ES | MOTOCYLETTE > 600 cm3 Trail ORIG |
| 169 | 23/07/03 | O | 50 838 | MTT2 | BMW F 650 GS | ES | MOTOCYLETTE > 600 cm3 Trail ORIG |
| 170 | 11/05/04 | S | 130 600 | MTT2 | BMW R 1150 RT | ES | MOTOCYLETTE > 600 cm3 Routière S |
| 171 | 10/11/04 | S | 64 930 | MTT2 | BMW R 1150 RT | ES | MOTOCYLETTE > 600 cm3 Routière S |
| 172 | 04/06/07 | S | 92 978 | MTT2 | YAMAHA TDM 900 RADIO 2W SERIGRAPHIE | ES | MOTOCYLETTE > 600 cm3 Routière S |
| 173 | 14/11/07 | O | 29 023 | MTT2 | YAMAHA XT 660 ORIGINE | ES | MOTOCYLETTE > 600 cm3 Trail O |
| 174 | 02/07/10 | O | 30 156 | MTT2 | APRILIA PEGASO 650 ORIGINE | ES | MOTOCYLETTE > 600 cm3 Trail O |
| 175 | 15/06/11 | O | 3 996 | MTT2 | YAMAHA XT 660 R ORIGINE | ES | MOTOCYLETTE > 600 cm3 Trail O |
| 176 | 27/04/12 | S | 50 077 | MTT2 | YAMAHA FJR 1300 ACROPOL SERIGRAPHIE | ES | MOTOCYLETTE > 600 cm3 Routière S |
| 177 | 27/04/12 | S | 99 027 | MTT2 | YAMAHA FJR 1300 ACROPOL SERIGRAPHIE | ES | MOTOCYLETTE > 600 cm3 Routière S |
| 178 | 13/02/15 | O | 10 479 | MTT2 | YAMAHA TDM 900 ORIGINE | ES | MOTOCYLETTE > 600 cm3 Routière O |
| 179 | 26/03/15 | O | 15 420 | MTT2 | YAMAHA SCOOTER T-MAX 500 ORIGINE | ES | SCOOTER > 125 cm3 ORIG |
| 180 | 15/09/15 | S | 18 668 | MTT2 | BMW R 1200 RT ACROPOL SERIGRAPHIE | ES | MOTOCYLETTE > 600 cm3 Routière S |
| 181 | 15/09/15 | S | 30 273 | MTT2 | BMW R 1200 RT ACROPOL SERIGRAPHIE | ES | MOTOCYLETTE > 600 cm3 Routière S |
| 182 | 15/09/15 | S | 20139 | MTT2 | BMW R 1200 RT ACROPOL SERIGRAPHIE | ES | MOTOCYLETTE > 600 cm3 Routière S |