



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 considèrerez 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.

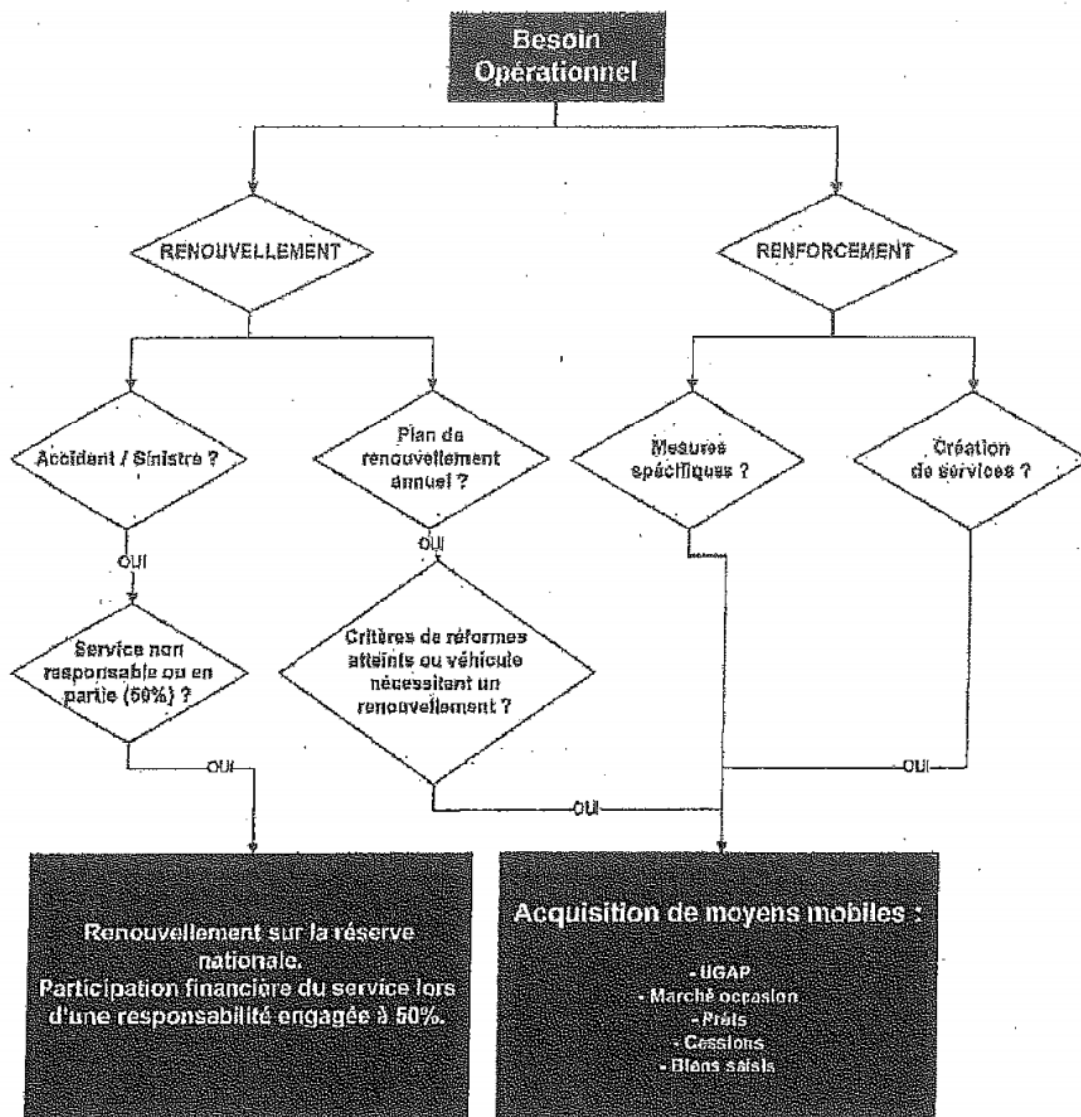
1.3. Contraintes environnementales

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 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		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	
		VOITURES		VÉHICULES UTILITAIRES LÉGERS			
		Diesel	Essence	Diesel	Essence	Diesel	Essence
Non classés							

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 environnemental 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