

# Décrets, arrêtés, circulaires

## TEXTES GÉNÉRAUX

### MINISTÈRE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE

#### Décret n° 2021-1492 du 17 novembre 2021 relatif aux critères définissant les autobus et autocars à faibles émissions

NOR : TRED2115188D

**Publics concernés :** l'Etat, les collectivités territoriales et leurs groupements, ainsi que leurs établissements publics.

**Objet :** le décret modifie les critères définissant les autobus et autocars à faibles émissions inscrits aux articles D. 224-15-2 à D. 224-15-6 du code de l'environnement pour s'adapter au droit européen.

**Entrée en vigueur :** le texte entre en vigueur le lendemain de sa publication.

**Notice :** le décret adapte les critères de définition des autobus et autocars à faibles émissions pris en application de l'article L. 224-8-2 du code de l'environnement et modifie les critères de définition des autobus à très faibles émissions en application de la directive (UE) 2019/1161 relative à la promotion de véhicules de transport routier propres et économes en énergie.

**Références :** le texte modifié par le décret peut être consulté, dans sa rédaction issue de cette modification, sur le site Légifrance (<https://www.legifrance.gouv.fr>).

Le Premier ministre,

Sur le rapport de la ministre de la transition écologique,

Vu la directive (UE) 2019/1161 du Parlement européen et du Conseil du 20 juin 2019 modifiant la directive 2009/33/CE relative à la promotion de véhicules de transport routier propres et économes en énergie ;

Vu la directive (UE) 2018/2001 du Parlement européen et du Conseil du 11 décembre 2018 relative à la promotion de l'utilisation de l'énergie produite à partir de sources renouvelables ;

Vu le code de l'environnement, notamment ses articles L. 221-2, L. 222-4, L. 224-8-2 et D. 224-15-2 à D. 224-15-6 ;

Vu le code général des collectivités territoriales et notamment ses articles L. 2213-4-1 et R. 2213-1-0-1 ;

Vu le code de la route, notamment ses articles R. 311-1, R. 321-21 et R. 321-24 ;

Vu le code des transports, notamment ses articles L. 1214-3, L. 1231-1, L. 1231-2, L. 3111-1 à L. 3111-6, L. 3111-11 et L. 3111-14 ;

Vu les avis du Conseil national d'évaluation des normes en dates des 29 juillet et 7 octobre 2021 ;

Vu les observations formulées lors de la consultation du public réalisée du 17 mai 2021 au 6 juin 2021, en application de l'article L. 123-19-1 du code de l'environnement,

Décète :

**Art. 1<sup>er</sup>.** – Le code de l'environnement est modifié conformément aux articles 2 à 6 du présent décret.

**Art. 2.** – L'article D. 224-15-2 est modifié comme suit :

1° Après le 1° de l'article susmentionné, il est inséré un 1° *bis* ainsi rédigé :

« 1° *bis* Motorisation électrique-hybride rechargeable : un système de propulsion partiellement alimenté par l'électricité, à condition que le moteur électrique servant à la propulsion soit équipé d'un système de stockage de l'énergie électrique rechargeable à partir d'une source extérieure ; » ;

2° Au 3°, les mots : « et L. 3111-11 » sont remplacés par les mots : « , L. 3111-11 et du premier alinéa de l'article L. 3111-14 » ;

3° Le 5° est remplacé par les dispositions suivantes :

« 5° Groupes de véhicules : les véhicules des catégories M2 et M3 suivants :

« Groupe 1 : véhicules dont la motorisation est électrique, y compris les véhicules alimentés par une pile à combustible à hydrogène et les trolleybus uniquement mus électriquement, ou véhicules électriques-hybrides utilisant l'hydrogène comme source d'énergie complémentaire à l'électricité.

« Groupe 1 *bis* : véhicules utilisant un carburant gazeux si une fraction du gaz consommé est d'origine renouvelable, ou véhicules à motorisation électrique-hybride utilisant un carburant gazeux dont une fraction du gaz

consommé est d'origine renouvelable comme source d'énergie complémentaire à l'électricité, ou véhicules à motorisation électrique-hybride utilisant exclusivement un carburant très majoritairement d'origine renouvelable non produit à partir de matières premières présentant un risque élevé d'induire des changements indirects dans l'affectation des sols, dont la zone de production gagne nettement sur les terres présentant un important stock de carbone, conformément à l'article 26 de la directive (UE) 2018/2001 du Parlement européen et du Conseil, et non mélangé à des combustibles fossiles traditionnels.

« La fraction de gaz renouvelable précitée est au minimum de 20 % à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2020 et de 30 % à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2025.

« Groupe 2 : véhicules utilisant un carburant gazeux ou véhicules dont la motorisation est électrique-hybride utilisant un carburant gazeux comme source d'énergie complémentaire à l'électricité et ne relevant pas des groupes 1 et 1 *bis*, ou véhicules à motorisation électrique-hybride rechargeable utilisant des carburants fossiles traditionnels, ou véhicules utilisant exclusivement un carburant très majoritairement d'origine renouvelable non produit à partir de matières premières présentant un risque élevé d'induire des changements indirects dans l'affectation des sols, dont la zone de production gagne nettement sur les terres présentant un important stock de carbone, conformément à l'article 26 de la directive (UE) 2018/2001 du Parlement européen et du Conseil, ou un carburant de synthèse ou un carburant paraffinique. Dans les trois derniers cas, ces carburants ne doivent pas être mélangés à des combustibles fossiles traditionnels.

« Groupe 3 : véhicules dont la motorisation est hybride ne relevant pas des groupes 1, 1 *bis* ou 2, ou satisfaisant au moins à la norme Euro VI. »

**Art. 3.** – L'article D. 224-15-3 est modifié comme suit :

1<sup>o</sup> Le I est remplacé par les dispositions suivantes :

« I. – Pour l'exécution d'un transport public routier urbain dont l'itinéraire s'inscrit majoritairement dans les territoires de zone A précisés au II, sont considérés comme des véhicules à faibles émissions :

- « – les véhicules de catégories M2 et M3 du groupe 1 ;
- « – les véhicules de catégorie M3 du groupe 1 *bis* ;
- « – les véhicules de catégorie M3 dont la motorisation est électrique-hybride du groupe 2 fonctionnant uniquement en mode électrique sur cet itinéraire ;
- « – les véhicules de catégorie M3 utilisant un carburant gazeux, quelle que soit l'origine du gaz qu'ils consomment, si le réseau électrique ne peut pas être rendu compatible avec le besoin énergétique d'une flotte de véhicules à des coûts économiquement acceptables.

« Sont également considérés comme des véhicules à faibles émissions à titre transitoire jusqu'au 31 décembre 2024 les véhicules de catégorie M3 à motorisation électrique-hybride rechargeable utilisant des carburants fossiles traditionnels du groupe 2 si le réseau électrique et le réseau gazier ne peuvent être rendus compatibles avec le besoin énergétique d'une flotte de véhicules à des coûts économiquement acceptables. » ;

2<sup>o</sup> Le II est ainsi modifié :

a) Au premier alinéa, après les mots : « les territoires » sont insérés les mots : « de zone A » ;

b) Après le 2<sup>o</sup> sont ajoutées les dispositions suivantes :

« 3<sup>o</sup> Les communes dont tout ou partie du territoire est couvert par une zone à faibles émissions mobilité telle que définie à l'article L. 2213-4-1 du code général des collectivités territoriales. »

**Art. 4.** – L'article D. 224-15-4 est modifié comme suit :

1<sup>o</sup> Le I est remplacé par les dispositions suivantes :

« I. – Pour l'exécution d'un transport public routier urbain dont l'itinéraire s'inscrit majoritairement dans les territoires de zone B précisés au II, sont considérés comme des véhicules à faibles émissions :

- « – les véhicules de catégories M2 et M3 du groupe 1 ;
- « – les véhicules de catégorie M3 des groupes 1 *bis* et 2.

« A compter du 1<sup>er</sup> janvier 2020, lorsque l'itinéraire s'inscrit pour partie dans les territoires de zone A mentionnés au II de l'article D. 224-15-3, dans le cas d'un autobus électrique-hybride rechargeable utilisant des carburants fossiles traditionnels, le mode électrique assure l'autonomie routière pour la portion de l'itinéraire concerné. » ;

2<sup>o</sup> Le II est ainsi modifié :

a) Au premier alinéa, après les mots : « les territoires » sont insérés les mots : « de zone B » ;

b) Au 1<sup>o</sup>, le mot : « mentionnées » est remplacé par les mots : « situées en zone A définie » ;

c) Au 2<sup>o</sup>, les mots : « concernées par l'application du » sont remplacés par les mots : « situées en zone A définie au » ;

d) Au 3<sup>o</sup>, les mots : « et situées hors Île-de-France » sont remplacés par les mots : « , situées hors Île-de-France, et qui ne sont pas situées en zone A, » ;

e) Après le 3° sont ajoutées les dispositions suivantes :

« 4° Les communes non concernées par les 1° et 2° du II de l'article D. 224-15-3, dont tout ou partie du territoire est couvert par une zone à faibles émissions mobilité telle que définie à l'article L. 2213-4-1 du code général des collectivités territoriales sous réserve que l'instauration de cette zone ne soit pas obligatoire en application du deuxième alinéa du I de ce même article, qui demandent, par dérogation au 3° du II de l'article D. 224-15-3, à ne pas figurer en zone A et dont la demande a été acceptée par arrêté du préfet de département. »

**Art. 5.** – Après l'article D. 224-15-5, il est inséré un article D. 224-15-5-1 ainsi rédigé :

« *Art. D. 224-15-5-1.* – Pour l'exécution d'un transport public routier urbain dont l'itinéraire s'inscrit majoritairement dans les territoires de plus de 250 000 habitants des zones A et B, respectivement précisés au II de l'article D. 224-15-3 et aux 1°, 2° et 4° du II de l'article D. 224-15-4, sont considérés comme des autobus à très faibles émissions les véhicules du groupe 1 de catégorie M3 de classe I ou A. Dans ces territoires, la part d'autobus à très faibles émissions parmi les autobus à faibles émissions permettant l'atteinte des objectifs prévus à l'article L. 224-8-2 est d'au minimum 50 %.

« Sont également considérés comme véhicules à très faibles émissions les véhicules de catégories M2 et M3 dont la motorisation thermique d'origine a été transformée en motorisation électrique à batterie ou à pile à combustible dans les conditions ayant abouti à la délivrance de l'agrément prévu aux articles R. 321-21 et R. 321-24 du code de la route. »

**Art. 6.** – L'article D. 224-15-6 est remplacé par les dispositions suivantes :

« *Art. D. 224-15-6.* – Pour l'exécution d'un transport public routier urbain dont l'itinéraire s'inscrit en zone C, c'est-à-dire dans les territoires autres que ceux des zones A et B mentionnées respectivement dans les articles D. 224-15-3 et D. 224-15-4, ou pour l'exécution d'un transport public routier non urbain, sont considérés comme des véhicules à faibles émissions les véhicules des groupes 1, 1 *bis*, 2 et 3.

« Dans le cas du transport public routier urbain, sont considérés comme des autobus à très faibles émissions les véhicules du groupe 1 de catégorie M3 de classe I ou A.

« Sont également considérés comme véhicules à très faibles émissions les véhicules de catégorie M2 ou M3 dont la motorisation thermique d'origine a été transformée en motorisation électrique à batterie ou à pile à combustible dans les conditions ayant abouti à la délivrance de l'agrément prévu aux articles R. 321-21 et R. 321-24 du code de la route. »

**Art. 7.** – La ministre de la transition écologique et le ministre délégué auprès de la ministre de la transition écologique, chargé des transports, sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait le 17 novembre 2021.

JEAN CASTEX

Par le Premier ministre :

*La ministre de la transition écologique,*

BARBARA POMPILI

*Le ministre délégué  
auprès de la ministre de la transition écologique,  
chargé des transports,  
JEAN-BAPTISTE DJEBBARI*