



ASSEMBLÉE NATIONALE

14ème législature

deux-roues motorisés

Question écrite n° 100441

Texte de la question

M. Yves Censi attire l'attention de Mme la ministre de l'environnement, de l'énergie et de la mer, chargée des relations internationales sur le climat, sur les interdictions des véhicules d'avant 2000 annoncées dans vingt-cinq communautés d'agglomération, suite au vote de la loi sur la transition énergétique adoptée à la fin de l'été 2015, loi donnant pouvoir aux autorités locales de décréter la mise au ban des véhicules de plus de cinq ans dans les années à venir. S'il est honorable de prendre des mesures pour une meilleure qualité de l'air et diminuer ainsi la pollution, l'interdiction qui va toucher les utilisateurs de deux-roues motorisés pourrait avoir un impact social considérable. L'idée d'interdire à la circulation les deux-roues d'avant 2000 toucherait les ménages les plus modestes, les salariés résidant loin des villes, les employeurs contraints à des horaires de travail hors des heures de fonctionnement des transports en commun. Ceux-là, premiers détenteurs de deux-roues motorisés, sont ceux qui détiennent un parc plus vieillissant et n'ont probablement pas les moyens de remplacer leur véhicule. Une telle décision pourrait avoir un impact en matière de mobilité pour les habitants de communes en périphérie qui travaillent dans une grande agglomération et s'y rendent en deux-roues motorisé. Aucun d'entre eux ne pourra compter sur une aide publique pour changer de véhicule, à l'image de ce qui se fait avec les automobiles et la prime à la casse. Pourtant, les deux-roues motorisés participent au désengorgement du trafic urbain et aucun ne roule au gazole. Nos voisins européens ayant adopté des zones à circulation restreinte laissent rouler les deux-roues motorisés, unanimement reconnus comme des éléments favorables à la fluidité des déplacements motorisés. Ainsi, il lui demande si en interdisant des véhicules moins gourmands en énergie et moins émetteurs de particules, elle ne prend pas le risque d'éloigner encore davantage les citoyens des enjeux écologiques, lesquels n'ont jamais été si cruciaux qu'aujourd'hui, et si elle entend revoir le classement des deux-roues motorisés afin de mettre en place un plan répondant mieux aux préoccupations des propriétaires de deux-roues motorisés, aux exigences environnementales et aux enjeux de mobilité urbaine.

Texte de la réponse

La qualité de l'air est une préoccupation majeure de nos citoyens. La pollution atmosphérique est à l'origine de 48 000 décès prématurés par an selon une étude récente de l'Agence nationale de santé publique. Le non-respect des normes sanitaires dans de nombreuses agglomérations concernant les concentrations dans l'air de particules fines et de dioxyde d'azote ont par ailleurs conduit la Commission européenne à engager deux procédures précontentieuses contre la France. Dans les agglomérations, le transport routier est l'une des principales sources d'émissions de polluants atmosphériques. L'arrêté du 21 juin 2016 établit la nomenclature des véhicules classés en fonction de leur niveau d'émission de polluants atmosphériques en application de l'article R. 318-2 du code de la route. Ce classement tient compte de la spécificité des deux-roues. Les deux-roues ne sont pas nécessairement moins polluants que les voitures, même en prenant en compte leur profil de roulage plus favorable en agglomération et le moindre temps passé pour trouver un stationnement, tout particulièrement pour les anciens deux-roues sans système de post-traitement catalytique (source : Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (ADEME), motocycles et cyclomoteurs, Barbusse, 2005 et ADEME, comparaison entre deux-roues à moteur et voitures, Ducreux, 2008). En effet, même si les deux-roues

sont plus légers, les normes antipollution qui leur sont applicables sont moins contraignantes et en conséquence les systèmes de dépollution installés sur les deux-roues sont moins performants. Pour mettre en place une zone à circulation restreinte, s'agissant d'une pollution locale, il appartient aux collectivités territoriales, en fonction des spécificités de leurs territoires, de choisir de restreindre la circulation des véhicules les plus polluants et de définir les véhicules concernés par les restrictions, en trouvant un équilibre entre les enjeux sanitaires, les alternatives en matière de mobilité et les considérations économiques et sociales. La collectivité territoriale doit justifier les restrictions prévues au regard de la population concernée par les dépassements ou le risque de dépassement des normes de qualité de l'air, et des réductions des émissions de polluants atmosphériques attendues par la mise en œuvre des restrictions. Elles peuvent être différenciées en fonction des voies de circulation, des jours de la semaine ou des heures de la journée, ou encore en fonction de la nature et de l'usage des véhicules, en veillant toutefois à la lisibilité des restrictions prévues pour les usagers concernés. Le projet d'arrêté de création de la zone à circulation restreinte, accompagné de l'étude justifiant les restrictions, est soumis pour avis aux autorités organisatrices de la mobilité, aux conseils municipaux des communes limitrophes, aux gestionnaires de voirie, ainsi qu'aux chambres consulaires concernées, puis soumis à la consultation du public. Dans ce contexte, afin d'accompagner les démarches des collectivités territoriales et de soutenir le renouvellement des vieux véhicules diesel, la ministre de l'environnement, de l'énergie et de la mer, chargée des relations internationales sur le climat, a mis en place une prime à la conversion, renforcée en 2016. Cette prime permet de bénéficier d'une aide de 10 000 € pour le remplacement d'un vieux véhicule diesel par un véhicule électrique, et d'une aide de 500 ou 1000 €, sous conditions de ressources, en cas de remplacement par un véhicule récent essence, GPL ou gaz. En 2017, un bonus écologique de 1000 € est créé pour l'acquisition de deux et trois roues électriques. Par ailleurs, les collectivités mettant en œuvre des actions ambitieuses en faveur de la qualité de l'air peuvent bénéficier d'un soutien technique et financier de l'État, avec une subvention pouvant aller jusqu'à 1 million d'euros.

Données clés

Auteur : [M. Yves Censi](#)

Circonscription : Aveyron (1^{re} circonscription) - Les Républicains

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 100441

Rubrique : Automobiles et cycles

Ministère interrogé : Environnement, énergie et mer

Ministère attributaire : Environnement, énergie et mer

Date(s) clé(s)

Question publiée au JO le : [8 novembre 2016](#), page 9232

Réponse publiée au JO le : [7 février 2017](#), page 1110