SÉNAT

COMMISSION DE L'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE ET DU DEVELOPPEMENT DURABLE

_

Réponses au questionnaire – Fédération Française des Motards en Colère

Mission d'information relative aux zones à faibles émissions mobilité

1. Quel regard portez-vous sur la mise en œuvre des zones à faibles émissions mobilité (ZFE-m) existantes et à venir ? Les calendriers de déploiement prévus par la loi et ceux déterminés à l'échelle des agglomérations vous paraissent-ils adaptés ? Détaillez pourquoi.

Les ZFE, derrière une volonté louable de réduire la pollution automobile en ville revient à priver de leur véhicule ceux qui n'ont pas les moyens d'en changer.

Alors même que l'introduction progressive des normes européennes de pollution sur les véhicules visait à progressivement dépolluer le parc circulant, au gré de son renouvellement, la démarche ZFE veut accélérer d'autorité cette mise au rencart des véhicules anciens, au prix de l'assignation à résidence de ceux qui n'ont pas d'alternative, sans information ni sensibilisation préalable, et sans accompagnement. C'est une destruction de valeur nette pour les propriétaires de ces véhicules.

Les calendriers de déploiement font fi de l'absence d'information préalable des citoyens, et conduirait dans certains départements à interdire la circulation de près des 2/3 du parc dans la métropole. C'est excessivement brutal !

2. D'après vos constats, dans quelle mesure les motards sont-ils impactés par la mesure ?

La plupart des collectivités ont inclu dans les restrictions les 2RM alors même qu'ils ne sont en théorie pas concernés par loi "Climat et Résilience" article 119 chapitre 6 et sa transposition dans le code général des collectivités territoriales (article 2213-4-1) . C'est ainsi le cas à Paris, Strasbourg, Toulouse, Aix-Marseille Provence, Rouen, Grenoble, …

Article L2213-4-1 - Code général des collectivités territoriales - Légifrance (legifrance.gouv.fr)

Les 2/3 RM sont donc majoritairement impactés à l'exception des quelques territoires où la FFMC a obtenu par concertation des mesures plus favorables ou un report de l'application des restrictions aux 2RM : Nice, Lyon, Reims, Métropole Rouen Normandie.

3. Quels sont les territoires qui imposent, pour l'heure, des restrictions aux deux-roues dans le cadre d'une ZFE-m ? Avez-vous connaissance d'agglomérations qui souhaiteraient en faire de même dans un futur proche ?

La mutuelle des motards met en ligne des informations sur les aglomérations où les 2/3 roues motorisés sont concernés :

https://www.mutuelledesmotards.fr/actualites/conseils-le-point-sur-les-zfe

La Métropople de Lyon, en vertu du Code Général des Collectivité Territorial n'appliquait pas de restriction pour les 2/3 RM, mais souhaite le faire dans ses prochaines étapes en mise en œuvre.

Les décisions peuvent donc évoluer dans un sens comme dans un autre.

4. Quels retours avez-vous des usagers des deux-roues concernant l'acceptabilité de la mesure ? Et concernant l'information ? Avez-vous des recommandations à formuler au sujet de l'amélioration de l'acceptabilité et de l'information de la mesure ?

Les usagers de 2RM ne comprennent pas que ces mesures concernent les 2RM. Ils considèrent que le 2RM est justement une alternative à l'automobile :

- temps de parcours et consommation de carburant divisés par deux,

- facilité de stationnement,

- optimisation de l'espace urbain.

Les motards affrontent aléas météo et routier pour profiter des avantages du 2RM et cela profite à toute la société :

- l'impact carbone d'un 2RM est moitié moindre de celui d'une automobile en moyenne,

- on peut garer 4 motos sur un stationnement voiture,

- une étude de l'université de Louvain a montré que 10 % de report modal vers le 2RM permettrait une réduction de 40 % des embouteillages aux heures de pointe (et donc de la pollution).

En France, l'information et la pédagogie ont été quasi inexistantes. En particulier pour l'usager du 2/3 RM, puisque le 2/3 RM est souvent oublié ou mal intégré.

5. Selon vous, le processus de concertation en amont de la mise en place des ZFE-m intègre-t-il suffisamment les usagers des deux-roues ?

Il a fallu souvent aux antennes départementales de la fédération batailler pour pouvoir prendre part aux discussions relatives à la mise en oeuvre des ZFE, quand encore elles ont lieu.

6. De quelle manière les usagers des deux-roues parviennent-ils (ou ne parviennent-ils pas) à s'adapter lors de la mise en œuvre de restrictions de circulation les concernant, dans le périmètre d'une ZFE-m ?

L'usage du 2RM est en soi une solution face aux enjeux que les ZFE prétendent combattre et constitue une alternative à l'autosolisme.

Le passage vers le 2RM électrique peut représenter une amélioration suplémentaire de cette pratique. Toutefois, l'absence d'alternative crédible et accessible économiquement en version électrique pour les 2RM met leurs utilisateurs en situation de précarité-mobilité, puisque leur véhicule peut à tout moment être interdit.

Le « comotorage » est difficilement applicable à la moto. Il impliquerait de grimper derrière un motard inconnu ou d'accepter un inconnu derrière soi, en plus de la difficulté du transport des affaires personnelles.

Les parkings relais n'ont pas de sens pour un motard qui serait encombré de son casque et son équipement dans un autre mode de transport.

L'absence de " prime à la conversion " suffisamment incitative pour les 2RM pousse leurs utilisateurs dans le rejet des ZFE. Ils ne sont par ailleurs pas convaincus de cette prime à la conversion. C'est pour beaucoup une forme d'obsolescence programmée de leur véhicule suivant le principe que le véhicule le plus écologique, c'est celui qu'on ne construit pas.

7. Seriez-vous en mesure de partager des données au sujet des pollutions atmosphériques émises par les deux-roues ? Quels sont les polluants émis par ces véhicules ? Selon quelles proportions ? Et quels sont les facteurs techniques qui les déterminent majoritairement (moteur, puissance, poids, etc.)?

Pour une information détaillée sur les émissions polluantes, et la réglementation qu ia succcessivement passé les motos de la norme euro1 à la norme euro5, nous vous invitons à vous rapprocher des contructeurs de moto par le biais de leur chambre syndicale la CSIAM : http://www.csiam-fr.org/

Nous pouvons toutefois citer 2 rapports sur les émissions polluantes des 2RM, celui de l'ANSES en 2019 (https://ffmc.asso.fr/plus-de-deux-roues-moins-de) qui recommande d'augmenter le report modal vers les deux roues motorisés, et celui de l'ADEME de 2008 (mais déjà ancien puisqu'il concerne les 2RM euro3, alors que nous sommes maintenant à euro5) https://expertises.ademe.fr/sites/default/files/assets/documents/comparaison_2roues_voitures.pdf .

Plus récemment et toujours au sujet des 2RM , l'ADEME signale ici

https://agirpourlatransition.ademe.fr/particuliers/conso/conso-responsable/comment-choisir-voiture-deux-roues-moins-polluant

que " *Du point de vue environnemental, {les 2RM] peuvent être une alternative à la voiture quand on sait que* ***80 % des automobilistes roulent seuls dans leur voiture et qu'un deux-roues émet moins de CO_2 et est 3 à 4 fois moins vorace en place.*** "

L'étude de l'université de Louvain précédemment citée est accessible ici :

https://www.febiac.be/public/content.aspx?FID=634

8. Existe-t-il une offre industrielle techniquement et économiquement accessible de deux-roues « propres » ?

Bien entendu, les 2RM vendus neufs aujourd'hui sont à la norme euro5 (euro5b est en préparation). Mais sur le marché de l'occasion (qui est égal, en volume, à deux fois celui du neuf) , c'est évidemment plus difficile.

Tout dépend également de la définition de “ propre ”. Si par là , on entend électrique, il existe effectivement une offre mais très réduite, inadaptée à certains usages (autonomie insuffisante) et inaccessible financièrement sauf pour les modèles d’entrée de gamme , de qualité discutable.

9. Quel regard portez-vous sur le panel d’aides existantes au niveau national comme local concernant l’acquisition de véhicules peu polluants ? Est-il adapté aux problématiques des usagers des deux-roues ?

Les 2RM sont les grands oubliés de la transition énergétique, alors qu’ils présentent un potentiel intéressant.

- Pas de prime à la conversion jusqu’à une date récente et pour un montant dérisoire

- Pas de possibilité d’installation d’un boitier éthanol

Des aides au plan local pour des montants dérisoires :

Exemple à Toulouse : Une aide qui pourra atteindre 40 % du montant d’achat hors taxe d’un deux-roues (neuf ou d’occasion) et qui est conditionnée à la mise au rebut d’un deux roues-motorisé pour l’achat d’un deux-roues crit’air 0 ou 1, est limitée à 500€. Sans doute appréciable pour un vélo électrique, mais le ticket d’entrée pour un 2RM électrique (équivalent 125 cm^3) est très au dessus de 5 000 € et de plus de 20 000 euros pour un équivalent “ gros cube”... En moyenne, le prix d’un 2RM électrique par rapport à son équivalent thermique est le double.

Par ailleurs, il est parfois difficile de s’y retrouver entre aide de l’état, aide de la région et aide des collectivités.

10. Le système des vignettes Crit’air vous paraît-il adapté ? Cet outil appellerait-il des évolutions selon vous ?

Comme évoqué au point 1. , le système des vignettes Crit’air vise à systématiser l’obsolescence programmée des véhicules par voie réglementaire. Ce qui est interdit sur le matériel informatique devient obligatoire pour un véhicule. On marche sur la tête.

Crit’air 5, 4, 3, 2, 1 … Boum ?

Il est paradoxal de constater que la “ numérotation ” crit’air est en réalité un compte à rebours, qui ne prévoit pas d’étape après le crit’air 0, supposant par là qu’il n’y aurait pas d’évolution ultérieure permetttant d’aller plus loin dans la dépollution des véhicules (émissions des pneus, plaquettes de frein, rendement énergétique, motorisations alternatives, etc.).

Plus prosaïquement et à brève échéance, ce calendrier à marche forcée conduirait 70 % des véhicules de la Seine Saint Denis à être inutilisables en 2025 , et donc à une “ mise à pied ” de leurs utilisateurs.

*

11. Souhaitez-vous porter à la connaissance du rapporteur d’autres éléments relatifs aux ZFE-m ?

Le plus simple serait d’exempter les 2RM des restrictions de circulation, car ils sont davantage solution que problème dans le contexte de la transition énergétique et écologique.