Argumentaire de la FFMC
en faveur de la libre circulation des 2 Roues Motorisés (2RM)
dans les Zones à Faibles Émissions (ZFE)

Préambule

La FFMC a pour objectif la défense des droits des usagers de 2RM et agit pour promouvoir l'utilisation de ces véhicules.

Cependant, elle reconnaît le problème de santé publique posé par les émissions polluantes des moteurs thermiques et se soucie de l'enjeu global du changement climatique.

En effet, les valeurs qui fondent son action, - respect et solidarité -, dépassent la seule pratique du 2RM et font sens pour la société tout entière.

Ainsi, préoccupée du monde qui l'entoure, elle agit pour que la pratique du 2RM se développe dans des conditions sanitaires et de sécurités satisfaisantes, tant pour ses usagers que pour tout autre citoyen.

Cela étant, la FFMC est bien consciente des enjeux de la transition énergétique, notamment au regard du fait que le secteur des transports est l'un des premiers contributeurs en France des émissions de gaz à effet de serre.

À propos de la pollution et de la consommation

Pour rappel, la pollution est liée à ce qui sort de l'échappement et nuit à la santé, la consommation quant à elle est directement proportionnelle à l'émission de CO2, responsable du changement climatique.

Si l'on compare les niveaux d'émissions polluantes des 2RM et des voitures récentes, il apparaît que les 2RM sont moins performants en matière de maîtrise des émissions polluantes… mais si la comparaison est établie en fonction de la proportion des 2RM dans le trafic, leur part de pollution générée est alors très faible : ainsi, la suppression des 2RM « polluants » du trafic ne changera en rien la problématique de pollution générée massivement par le trafic automobile : les exclure ne procure pas de gain significatif en matière de réduction de pollution.

À relever également qu'il n'y a pas de 2RM à motorisation diesel (motorisation la plus émettrice de microparticules cancérigènes).

Autre facteur de pollution réduite pour les 2RM, celle issue des pneumatiques : « Plus le poids des voitures est élevé, plus les particules présentes dans les pneus s'échappent dans l'air et elles contiennent des éléments cancérigènes » *(article de Capital, par Xavier Martinage, publié le 04/06/2022).*

Ces particules polluent mille fois plus que les moteurs, y compris pour les voitures électriques. Concernant les 2RM, ces véhicules ne possèdent que deux pneus en contact avec la route et la surface en contact provoquant l'émission de particules est quatre fois moins importante. Il en va de même pour les particules émises par les plaquettes de frein.

En l'état, pour la FFMC, interdire les 2RM en ville constitue une politique mal ciblée, et un non-sens étant donné la faible part de ces derniers dans la pollution atmosphérique urbaine.

Par ailleurs, s'agissant de la consommation : en cycle urbain, un 2RM consomme deux fois moins de carburant qu'une automobile moyenne. Quand le trafic urbain est congestionné, du fait de leur mobilité, la consommation de carburant des 2RM est significativement plus faible que celle des voitures.

Le rapport consommation/poids est sans conteste meilleur pour le 2RM : son poids moyen avoisine 200 kg, soit environ 6 fois moins que celui d'une voiture moyenne (1 200 kg), voire 10 fois moins qu'un SUV de 2,5 T.

À propos du développement durable

Par leur poids cinq à six fois inférieur à une automobile moyenne, les 2RM n'ont qu'une très faible incidence sur la durabilité des chaussées… et les travaux de réfection des chaussées sont des activités très polluantes !

En ce qui concerne le « développement durable », le trafic des 2RM génère moins d'usures des chaussées, donc moins de travaux…

Et le remplacement d'un vieux 2RM par un véhicule neuf ne résout pas la pollution de façon globale, mais ne fait que la déplacer : le vieux 2RM devient un déchet à recycler et le 2RM neuf a produit de la pollution pour sa fabrication (usines délocalisées, transport de composants par avions, camions, etc.) …

Si la lutte contre la pollution passe par une durabilité des objets et contre l'obsolescence programmée, pourquoi pousser à la casse des véhicules qui fonctionnent bien et rendent service à leurs propriétaires ?

De plus, le kilométrage annuel des 2RM avoisine 3 000 km en moyenne et est nettement plus faible que celui des autres véhicules à propulsion thermique ; les 2RM sont donc moins usés que ces derniers à ancienneté égale et même supérieure.

Enfin, pour ce qui est du taux d'occupation, 1 personne sur un 2RM représente de fait une occupation de 50 % du véhicule alors que 1 personne dans une voiture équivaut à un taux d'occupation de 20 %.

À propos de la mobilité et de la fluidité

Les 2RM présentent, entre autres, des avantages en termes de mobilité et de fluidité de circulation et la FFMC considère qu'ils sont un atout pour la transition écologique.

Se déplaçant plus facilement en cas de trafic dense, les 2RM polluent moins longtemps, - ce qui ne veut pas dire qu'ils polluent moins qu'une voiture -, mais sur un délai plus court à distance égale.

Ces véhicules fluidifient en effet le trafic, décongestionnent des axes de forte circulation, optimisent les parcours : en milieu périurbain et urbain, les temps de trajet des 2RM peuvent être divisés par deux, voire trois par rapport aux voitures.

Cette donnée est issue des tests comparatifs de mode de transports, régulièrement organisés par la FEMA (Fédération Européenne des Associations Motocyclistes) et auxquels la FFMC participe (les temps de déplacement en bus, voiture, 2RM, cyclomoteur, vélo, vélo électrique sont comparés sur un même trajet, au même horaire)

Ainsi, l'utilisation d'un 2RM permet d'une part à son conducteur un gain de temps dans ses déplacements et d'autre part, la fluidité du trafic à laquelle contribuent les usagers 2RM bénéficie en fait à l'ensemble des autres usagers.

Selon une étude de l'université de Leuven (B), publiée en 2011, si 10 % des automobilistes se reportaient sur un véhicule 2RM, les embouteillages seraient réduits de - 40 % et pour peu que 25 % des automobilistes fassent le choix du 2RM, la proportion des embouteillages serait réduite à 0 !

L'usager 2RM en trajet quotidien domicile/travail, c'est une voiture de moins dans le trafic (et moins d'embouteillage = moins de pollution), et c'est aussi un usager de moins dans les transports en commun dont l'offre est parfois insuffisante sur certains axes de déplacement.

À propos de l'encombrement de l'espace public et du stationnement

Les 2RM contribuent à optimiser l'espace urbain, en nécessitant moins d'espace sur la chaussée pour circuler et également moins d'espace pour stationner et manœuvrer ; ces véhicules n'ont pas non plus besoin de sites dédiés pour circuler.

Ainsi, permettre aux 2RM de circuler en ZFE ne demande pas d'investissements particuliers.

S'agissant du stationnement, un usager 2RM prend moins de temps pour chercher une place, se parque facilement, optimisant ainsi son déplacement et réduisant les effets de la pollution.

À noter par ailleurs que l'espace d'une place de stationnement automobile permet à au moins 3 véhicules de type 2RM de se parquer.

À propos de la sécurité routière et de la formation des usagers de la route

La mise en place de ZFE entraîne de facto des changements dans les modes de déplacement : plus de piétons, plus de vélos et plus de trottinettes, notamment.

Nombre de ces usagers VAE ne bénéficient pas d'une formation spécifique à leur nouveau mode de mobilité. Ils ne portent pas non plus d'équipements de protections individuels (EPI), et ne sont pas toujours correctement assurés. Ils sont en fait confrontés aux mêmes difficultés du partage de la route que les usagers 2RM mais doivent faire leur apprentissage seuls, directement dans le trafic, sans protection hormis un casque.

L'accidentalité des piétons et des cyclistes est d'ailleurs en hausse constante, contrairement à celle des conducteurs 2RM, faisant pourtant également partie de la catégorie des usagers vulnérables, mais qui sont dûment formés, équipés, assurés.

Permettre aux 2RM de circuler dans une ZFE, peut apporter une contribution à la sécurité globale des nouveaux usagers, tant les conducteurs 2RM (souvent aussi automobilistes) sont formés au partage de la route et à la prise en compte des autres usagers vulnérables.

À propos de l'aspect social

Le volet social et économique de la mise en place d'une ZFE dépasse largement le cadre de l'usage du 2RM.

D'une manière générale, les coûts de l'immobilier (achat, location) repoussent sans cesse les moins nantis loin des centres urbains.

Cet éloignement a fréquemment pour conséquence de restreindre les modalités de déplacement, rendant quasi indispensable de recourir à l'utilisation de voiture ou de 2RM.

Dans ce contexte, le 2RM de petite cylindrée est un mode de transport économique, accessible, facilitant l'accès aux lieux d'études, à la culture, aux loisirs, et favorisant le maintien du lien social, un véhicule souvent utilisé en mode périurbain par des salariés qui résident loin de leurs lieux de travail et qui n'ont que peu d'offres de transports collectifs accessibles près de chez eux.

Favoriser l'utilisation d'un 2RM, c'est ainsi permettre l'usage d'un moyen de transport autonome, au coût d'achat, d'entretien et de fonctionnement abordable.

La FFMC insiste sur les conséquences sociales de la mise en place des ZFE pour les 2RM : si améliorer les performances environnementales des nouveaux véhicules est indispensable, interdire les véhicules plus anciens constitue une forme d'exclusion sociale pour tous ceux qui n'ont pas les moyens d'en changer.

Cette mesure introduit même une obsolescence programmée des dits-véhicules en encourageant une fuite en avant vers toujours plus de consumérisme et donc de pollution, entre autres liée à la destruction des véhicules devenus inutilisables dans ce nouveau zonage.

À propos des 2RM en Haute-Savoie et à Annecy

Les 2RM sont une composante significative du trafic routier haut-savoyard, en tenant compte néanmoins d'un effet saisonnier.

L'usage de ces véhicules est lié à un habitat très dispersé, nécessitant des trajets individualisés conséquents.

A noter qu'Annemasse Agglo, zone soumise à d'importants flux de déplacements domicile – lieu de travail, a pris la décision de ne pas englober les 2RM dans les restrictions ZFE qui prendront effet au 1er janvier 2025 : les études d'impact réalisées ont en effet montré la non pertinence d'englober ce type de véhicules dans la ZFE.

Par ailleurs, l'activité économique autour des 2RM est importante dans le département :
- artisans spécialisés dans la personnalisation, motos spéciales (préparateurs) ;
- réparateurs et vendeurs (très grosses concessions de marques) ;
- un marché de machines d'occasion très actif ;
- de nombreux amateurs de motos « anciennes » (clubs, expositions, rassemblements…).

Enfin, s'agissant d'Annecy, l'attractivité touristique de la ville est forte, y compris pour des voyageurs et visiteurs se déplaçant en 2RM, qui apprécient de pouvoir accéder au cœur de ville et parquer facilement leurs véhicules avant d'aller déambuler auprès des commerçants annéciens.

Conclusion

Le Parlement européen a eu l'occasion de rapporter tout l'intérêt que représentent les 2RM dans le cadre de la mise en place d'une mobilité durable. Aucune zone de restrictions de circulation (Low Emission Zone, LEZ) en Europe ne concerne les 2RM sauf dans le centre historique de quelques villes italiennes pour les vieux scooters à moteur 2T.

En France, que ce soit dans les Territoires ZFE ou dans les Territoires de vigilance, avec ZFE active ou à activer dès janvier 2025, la tendance est à l'assouplissement : les métropoles de Rouen, Strasbourg, Aix-Marseille vont ainsi laisser en libre circulation des véhicules Crit'air 3 au-delà du 1er janvier 2025.

A relever également que les arguments développés ci-dessus ont également conduit plusieurs agglomérations françaises ayant mis en place des ZFE, à exclure les 2RM de ce dispositif.

La FFMC demande dès lors l'exclusion des 2 Roues Motorisés des restrictions de circulation liées à la ZFE du Grand Annecy, en raison de l'inefficacité de cette mesure pour lutter contre la pollution, et en considérant que ce type de véhicule est effectivement une des solutions aux enjeux de mobilité.

Annecy, le 15 avril 2024