



Plein Pot Flash

Compte rendu de permanence du 17 juillet 2020

En présence de : Dominique, Jean-Luc, Luc, Michel, Olivier, Stéphane

1. RETOUR SUR LES ACTIONS ET/OU INTERVENTIONS DE LA FFMC 88

1.1. Manifestation avec la FFMC 90 du 4 juillet

C'est un petit groupe bien motivé qui a pris le départ ce matin du 4 juillet pour rejoindre la joyeuse manifestation organisée par la FFMC 90 – en passant par le Ballon d'Alsace – afin de demander le retour généralisé au 90 km/h.



Plus de 200 motos les y attendaient, ainsi que boissons fraîches, barbecue (paiement à discrétion) et une pétition à signer. Le Territoire de Belfort est le seul département en France à n'avoir aucune route pouvant prétendre au 90 km/h, car aucune n'est compatible avec les restrictions imposées par le gouvernement. Notre trésorier, tête de file du groupe vosgien, a eu l'occasion de rencontrer le vice-président du Conseil départemental du 90, motard également et présent à ce titre ; c'est une antenne qui a toujours maintenu de très bonnes relations avec les forces de l'ordre. Le rendez-vous avait été fixé sur l'immense parking à côté de la Maison du Peuple avant de partir vers le centre de Belfort, avec une pause dans un gros rondpoint, occasionnant

un beau blocage de la circulation sous les yeux bienveillants des Belfortains. La manifestation s'est rendue ensuite à la Préfecture où une délégation a été reçue par la directrice de cabinet à qui elle a remis la pétition.

1.2. Retour sur l'article « Vosges Matin » du 6 juillet concernant le 90 km/h

Un article pour dénoncer l'aberration de la limitation à 80 km/h a été envoyé à Vosges Matin ; il devrait paraître dans le journal de samedi. Un petit paragraphe donne les informations sur le relai Calmos de ce dimanche, axé sur les nuisances sonores.

2. INFORMATIONS NATIONALES ET MOUVEMENT FFMC

2.1. Point de vue de la FFMC sur la révision de la prime à la reconversion (fin mai 2020)

La commission des finances de l'Assemblée nationale a soumis à la FFMC un questionnaire relatif à la mise en place d'une « prime à la conversion » concernant les 2RM (voir en annexe l'intégralité de la note de position de la FFMC).

Au travers des réponses fournies, il est expliqué que ce qui est valable pour les voitures ne l'est pas forcément pour les motos. Les avantages du 2RM comme véhicule alternatif aux questions de pollution en ville y sont mis en avant.



Synthèse du document :

La FFMC a été sollicitée dans le cadre d'une mission d'information sur la prime à la conversion des véhicules. Les motos sont dans le collimateur de la prime à la conversion.

Sous un motif écologique, ce dispositif stimule l'achat (et la production) de véhicules neufs en introduisant par voie réglementaire une obsolescence programmée de véhicules encore en bon état de fonctionnement. La FFMC estime donc que ce dispositif n'est pas utile, et qu'il vaut mieux faire durer un véhicule bien entretenu plutôt que de le jeter pour en acheter – donc faire produire – un neuf, ce qui est écologiquement discutable.

Questions posées par l'Assemblée nationale à la FFMC :

➤ Quel est le nombre de 2RM en circulation ?

Le parc est estimé à 3.6 millions d'unités en France, hors véhicules de collection et motos dédiées aux pratiques sportives. Les 2RM ont un âge moyen de 7.6 ans, mais 43 % ont moins de cinq ans. L'ensemble des 2RM en circulation représentent 11 milliards de kilomètres parcourus, dont 43 % de déplacement en milieu urbain.

➤ Profil des conducteurs de 2RM ?

Les urbains et surtout, les périurbains utilisent leur 2RM pour se déplacer en usage « domicile/travail ». Le 2RM est plébiscité principalement pour les raisons suivantes :

- Pas de transports en commun à disposition
- Éviter de perdre du temps dans les embouteillages
- Pouvoir stationner près du lieu de travail
- Être très mobile (plusieurs déplacements au cours de la journée)
- Alternative positive dans les problématiques de transports liées au respect de l'Environnement
- Souplesse d'emploi (ville et grandes routes)

➤ Prime pour l'achat d'une moto en échange de la destruction d'une ancienne voiture ?

Cette option ne peut satisfaire qu'un seul individu pour ses déplacements en solo. Les utilisateurs de 2RM sont des multiusagers qui s'adaptent aux nécessités de leurs déplacements.

➤ Acquisition d'une moto électrique ?

La motorisation électrique semble effectivement bien adaptée aux deux-roues motorisés, du moins pour des courts trajets quotidiens avec recharges faites à domicile (quand c'est possible). Toutefois, seuls quelques modèles sont disponibles, qui plus est à des tarifs très élevés. De plus, les motards ne voient pas pourquoi ils mettraient leur 2RM qui fonctionne très bien à la casse. Il nous semble plus pertinent de laisser la porte ouverte à d'autres motorisations peu polluantes.

➤ Prix moyen d'acquisition ?

En neuf, le prix d'achat d'une moto thermique de moyenne gamme est d'environ 5 à 9 000 € (moitié moins pour une moto d'occasion récente). En neuf, le prix d'achat d'une moto électrique équivalente est de deux à trois fois plus élevé. Par exemple, une moto ou un scooter électrique équivalents coûte plus de 15 000 € et peut allègrement dépasser 30 000 €.

➤ Évolution récente des émissions de polluants ?

Aujourd'hui, les 2RM récents ont rattrapé leur retard avec la norme Euro 5 qui est équivalente aux dernières normes auto. En ce qui concerne le CO₂, les émissions d'un 2RM sont moitié moindres que celles d'une automobile sur un trajet type banlieue/centre-ville. La moyenne des motos récentes consomme de 3.5 à 5 litres/100 km. Les petites cylindrées à vocation urbaine (scooters 125 à 300 cm³) descendent même à 2.5 l/100 km.

➤ Solutions techniques ?

Pour améliorer la dépollution des motos, les constructeurs ont adopté l'injection électronique et l'échappement catalysé il y a déjà une vingtaine d'années. Les 2RM « anciens » encore en circulation sont bien entretenus. La fréquence des révisions d'entretien normal est en moyenne trois fois plus élevée que pour les automobiles. Le kilométrage annuel moyen décroît avec l'âge du véhicule.



➤Ventes de 2RM ?

La France est le premier marché d'Europe, avec un volume équivalant aux marchés américains ou japonais et représente environ un tiers du volume européen global.

➤Renouveau du parc moto ancien ?

Laissons le parc ancien (très minoritaire et infiniment peu impliquant sur la pollution de l'air) se renouveler progressivement, c'est déjà comme cela que ça fonctionne.

➤Propositions de la FFMC pour la prime à la conversion ?

La moto est davantage une solution qu'un problème. En Suède, en Finlande, en Belgique, aux Pays-Bas, les autorités encouragent l'usage des 2RM dans les déplacements du quotidien ou les exonèrent de certaines restrictions qui s'appliquent aux automobiles. Nous soutiendrons les dispositifs visant à utiliser un 2RM à la place d'une voiture individuelle quand cela est possible. Si 10 % d'automobilistes passent au 2RM en ville, cela entraîne une réduction de 40 % des embouteillages et si 25 % d'automobilistes passent au 2RM, il n'y a plus d'embouteillage.

2.2. Mme Marie GAUTIER-MELLERAY, nouvelle déléguée interministérielle



Trois mois après le départ d'Emmanuel Barbe, la nouvelle déléguée interministérielle a été nommée par décret¹ à compter du 29 juin 2020 ; il s'agit de Mme Marie GAUTIER-MELLERAY, maître des requêtes au Conseil d'État. C'est une juriste et haute fonctionnaire qui va communiquer au nom du gouvernement sur les questions de SR et qui va, peut-être, influencer sur les orientations dans ce domaine.

Sans préjuger de ses actions futures, il est à noter tout de même qu'il n'est toujours pas question qu'un technicien occupe ce poste, ce qui permettrait peut-être d'envisager les décisions de la sécurité routière sous un angle moins « réglementaire ». Mais sans anticiper, il est à espérer de pouvoir valablement échanger sur les propositions de la FFMC en faveur de l'éducation et de l'entretien des infrastructures routières.

2.3. Signalement des nids-de-poule : le site est fonctionnel !

Le site internet www.niddepoule.fr permet désormais de signaler les nids-de-poule avec un smartphone ou un ordinateur.

Les signalements faits avec photo sont mieux qualifiés : le mieux est donc de s'arrêter pour pouvoir photographier et géolocaliser le nid-de-poule avec un smartphone. Mais attention, il faut bien entendu veiller à ne pas se mettre en danger ni à gêner pour s'arrêter en toute sécurité. À défaut, on peut repérer l'endroit du nid-de-poule et le signaler par la suite, sans photo, sur son ordinateur, en sécurité.



Pour mémoire, ces signalements alimenteront des livres blancs qui seront transmis aux autorités locales et nationales pour défendre une de nos idées maitresses : la sécurité passe par de bonnes infrastructures !

2.4. Communication sur le bruit des 2RM

La fin du confinement et le retour du trafic ont fait revenir le sujet du bruit sur le devant de la scène. Le problème du bruit « excessif » doit être abordé d'un point de vue pédagogique et non moralisateur ou répressif.

Au niveau national, l'idée est de mettre en œuvre une étude sur la perception du bruit depuis l'habitacle d'une voiture afin de démontrer que « le bruit ne sauve pas de vie ». *2 roues Lab.* va également être sollicité pour mener une étude sur le bruit.

¹ <https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000042033138&dateTexte=&categorieLien=id>



3. ACTIONS ET/OU INTERVENTIONS DE LA FFMC 88 À VENIR

3.1. RELAI CALMOS AU COL DU BONHOMME LE 19 JUILLET

C'est le moment de faire vérifier vos émissions sonores ! La FFMC 88 est à votre disposition ce dimanche 19 juillet au col du bonhomme avec un sonomètre, tout au long de la journée.

Vous pourrez également tester vos connaissances sur le bruit avec un quiz... pas si facile que ça.

Stéphane (avec la remorque) ainsi que Michel, Olivier, Luc, William et Le Grand Mimi seront présents à la première heure pour vous accueillir. Vous y retrouverez également le CODEVER² avec la présence notamment de Jean-Marc.

En parallèle, la FFMC 90 organise également un Calmos au Ballon d'Alsace ce dimanche, donc à moins de 90 min (69 km précisément). Et si vous passiez faire coucou à chacune des deux antennes ?

3.2. Rallye « Reprise en main » le 23 août

Initialement prévu au printemps, ce rallye « reprise en main » ne mérite plus tout à fait son titre, mais qu'à cela ne tienne, tout s'organise comme pour les années précédentes :

- Matin : rendez-vous à l'autoécole CESCA pour des ateliers maniabilité, freinage, etc.
- Midi : barbecue commun, à prix motard
- Après-midi : rallye avec roadbook
- Soir : comptage des points acquis aux ateliers et au rallye, et remise des prix

APPEL AUX BONNES VOLONTÉS !

Pour une bonne organisation, un minimum de 6 bénévoles est nécessaire. N'hésitez pas à contacter Luc (coordadj1@ffmc.com) pour donner un coup de main en fonction de vos compétences et de vos envies.

3.3. Prospective d'une action terrain en septembre

Ça va bouger à la rentrée !

Dès maintenant, notez que votre antenne des Vosges organisera très certainement une action d'ampleur le samedi 19 septembre. Réservez la date !

Petit Rappel

Le Président de la République avait affirmé que la France c'est 50, 90 et 130 km/h et, en interview, précisé que si le 80 km/h ne « marche pas », c'est-à-dire 400 vies sauvées/an, on reviendrait en arrière donc retour du 90 km/h généralisé...

Le 80 km/h, vous vous en souvenez, c'était 2 ans de test (de 2016 à 2018) et aujourd'hui, après 2 ans d'application – donc 4 ans en tout déjà – où sont les résultats ?

Et les promesses ? Le Premier ministre devait donner l'argent aux systèmes de santé, qu'en est-il ?

Après la manifestation à Belfort, rappelons-leur tout ça à nouveau le 20 septembre. On ne veut pas rouler vite, on veut rouler en sécurité et intelligemment. Nous sommes Motards, Citoyens et Électeurs, rendez-nous notre 90 km/h !



² Collectif de Défense des Loisirs Verts



3.4. Conseil de Région Grand-Est les 24 et 25 octobre

Dominique et Michel seront présents pour le CdR organisé par la FFMC 57. Cette réunion des 10 antennes du Grand-Est est ouverte à tous et toutes. N'hésitez pas à venir, même pour une demi-journée, pour vous informer sur tous les sujets qui vous concernent.

Pour plus de renseignements, contactez secretaire@ffmc88.com.

4. POINT ERJ

Les journées d'Éducation Routière pour la Jeunesse reprennent :

- En fin d'année, Bruyères, Remiremont Le Tertre, Senones ;
- Au printemps 2021 : Luxeuil, Corcieux, Châtenois, Raon-l'Étape.

Contactez erj@ffmc88.com pour participer à la sensibilisation des scolaires aux dangers de la route.

5. POINT ADHÉSIONS

Fédé 88 : 44 adhérents, dont un taux de réadhésion de 60.61 % et 25 membres de droit (contre 65 adhérents l'année dernière à la même période et 19 membres de droit)

Fédé Nationale : 5 494 adhérents, dont un taux de réadhésion de 64.5 % (contre 6 593 adhérents l'année dernière à la même période)

6. INFORMATIONS DIVERSES

6.1. Soirée spéciale 40 ans de la FFMC

Communication des antennes normandes – « 40 ans de lutte, ça se fête !! »

Pour célébrer les 40 ans de la FFMC, née en 1980 à l'issue des assises havraises, les antennes normandes, aidées par les antennes 53, 78, 95 et PPC, ont le plaisir de vous proposer de participer à un weekend festif les 19 et 20 septembre 2020 au [centre de vacances du château d'Hermeville \(76\)](#).

Au programme :

- Parade ouverte à tous les motards le samedi après-midi du Havre (naissance de la FFMC et lieu de dépôt des statuts) au pont de Tancarville, lieu de la 1^{re} manifestation de la Fédération, avec retour par le marais Vernier et le pont de Normandie.
- apéro non alcoolisé/verre de l'amitié à l'arrivée
- le samedi soir, repas festif avec concert et buvette **réservés aux anciens et nouveaux adhérents ainsi que leurs accompagnants** (le château est privatisé).
- le dimanche, une balade touristique sera proposée en fin de matinée



Tout le long du weekend : expo photo, présentation par Guillaume Chocteau de son livre des 40 ans de la Fédé. Afin de retrouver le doux parfum des années 80, il est recommandé de venir avec sa moto, sa tenue et



sa tente d'époque. Les motos d'époque seront exposées sur un parking dédié. Nous vous invitons à venir avec des photos, des autocollants, des affiches, des pins, des badges, etc. afin d'« habiller » une fresque géante.

Pour couvrir les frais du weekend, une participation est demandée /

- 28 euros/pers. pour une nuit en tente (non fournie) dans le parc du château (100 places) avec repas du samedi soir, petit déjeuner et pique-nique du dimanche
- 33 euros/pers. pour une nuit en dortoir de 5 et + (55 places) avec repas du samedi soir, petit déjeuner et pique-nique du dimanche
- 36 euros/pers. pour une nuit en chambre triple (15 places c'est-à-dire 5 chambres) avec repas du samedi soir, petit déjeuner et pique-nique du dimanche
- 42 euros/pers. pour une nuit en chambre double (10 places c'est-à-dire 5 chambres) avec repas du samedi soir, petit déjeuner et pique-nique du dimanche

Pour ceux qui souhaiteraient arriver le vendredi soir, un supplément de **10 euros/pers.** sera demandé comprenant le repas du vendredi soir, la nuitée et le petit déjeuner. Les personnes intéressées peuvent s'inscrire en écrivant à 40ansffmc@mailo.com, en précisant le nombre de personnes, le mode d'hébergement, le jour d'arrivée (vendredi soir ou samedi). Après confirmation de la disponibilité par les organisateurs, le chèque devra être envoyé avant le 31 août 2020.

En vous espérant nombreux, nous serons ravis de vous accueillir et de partager un excellent moment en votre compagnie.

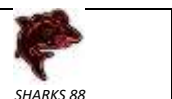
Signé les antennes normandes.

40ansffmc@mailo.com

6.2. Prochaine permanence

ATTENTION :

- ➔ La prochaine permanence aura lieu le **vendredi 25 septembre 2020** (réunion de Bureau le 21 août).



Annexe : Note de position de la FFMC « la prime de conversion »

Note de position de la FFMC « La prime à la conversion ».

La FFMC a été sollicitée par la Commission des finances de l'Assemblée nationale dans le cadre d'une mission d'information sur la prime à la conversion des véhicules.

La prime à la conversion est une redite des anciens dispositifs dits de « prime à la casse » initiés par l'Etat pour inciter les automobilistes à renouveler leurs véhicules, si possible par un achat pour du neuf. Aujourd'hui, sous prétexte d'écologie et de lutte contre les émissions polluantes, les véhicules anciens classés selon le dispositif « Crit'Air » sont voués au rebut... et nos motos commencent elles aussi à être dans le collimateur.

Jusqu'à présent, les dispositifs de prime à la conversion ont surtout servi à entretenir le secteur automobile, considéré comme stratégique nationalement (emploi, activité économique, ...). L'introduction du bonus/malus a changé la donne puisque désormais, en théorie, le bonus est payé par les malus. Sous un motif écologique, ce dispositif stimule l'achat (et la production) de véhicules neufs en introduisant par voie réglementaire une obsolescence programmée de véhicules encore en bon état de fonctionnement et dont le nombre diminuerait de toute façon mécaniquement chaque année. Le remplacement du parc 2RM intervient plus vite qu'en voiture.

La FFMC estime donc que ce dispositif n'est pas utile, et qu'il vaut mieux faire durer un véhicule bien entretenu plutôt que de le jeter pour en acheter – donc faire produire - un neuf, ce qui est écologiquement discutable.

Les questions posées par l'Assemblée nationale à la FFMC, constituent les éléments de la foire aux questions qui suit avec donc des éléments argumentaires sur ce sujet.

Questions/réponses :

Quel est le nombre de deux-roues motorisés en circulation, leur durée moyenne de possession par la propriétaire et la part des deux-roues motorisés de plus de 10 ans dans le parc actuel ?

Selon l'enquête nationale réalisée en 2012 par le ministère de l'écologie et des transports (voir <https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/sites/default/files/2018-11/Chiffres-stats-400-deux-roues-motorises-qu-01012012-mars2013.pdf>), le parc de deux-roues motorisés (2RM) a été évalué à 3,6 millions d'unités en France, hors véhicules de collection et motos

dédiées aux pratiques sportives hors-circulation. Les 2RM ont un âge moyen de 7,6 ans, mais 43% ont moins de cinq ans. Un tiers des 2RM sont des scooters. 40% des 2RM sont localisées en IDF, en Paca et en Rhône-Alpes. En 2011, l'ensemble des 2RM en circulation représentaient 11 milliards de kilomètres parcourus, dont 43% de déplacement en milieu urbain.

Quel est le profil des conducteurs de deux-roues motorisés en circulation ? Ce public est-il plutôt urbain, plutôt périurbain, plutôt rural, ou appartient-il à ces trois catégories ?

Les utilisateurs de 2RM présentent une très grande diversité de profils, depuis l'adolescent en 50 cm3, au passionné de moto, en passant par le « navetteur » utilisant un scooter pour son trajet domicile-travail. Ils sont majoritairement des hommes, salariés ou cadres très actifs, l'âge moyen des motards se situant aux alentours de 40 ans. Ils utilisent leur 2RM en ville, en péri-urbain et à la campagne, mais ces usages sont différents selon les impératifs de déplacement contraints ou de loisirs. En gros, les urbains et surtout, les péri-urbains utilisent leur 2RM pour se déplacer en usage « domicile/travail »

En milieu rural, le 2RM est davantage utilisé en mode loisir le week-end. Le 2RM est plébiscité chez les habitants de grande-couronne travaillant en ville, principalement pour les raisons suivantes :

- Pas de transports en commun à disposition
- Eviter de perdre du temps dans les embouteillages
- Pouvoir stationner près du lieu de travail
- Être très mobile (plusieurs déplacements au cours de la journée)
- Conscience établie que le 2RM est une alternative positive dans les problématiques de transports liées au respect de l'Environnement (plus faible consommation de carburant qu'une automobile en situation de congestion de trafic, légèreté, gain de place, faible emprise sur les chaussées en circulation et en stationnement, optimisation du ratio personne transportée/places à bord)
- Souplesse d'emploi (le 2RM est aussi bien adapté en ville que sur les grands réseaux routiers, il ne nécessite aucun aménagement lourd, contrairement aux réseaux de transports en commun ou aux espaces consacrés au vélo et autres EDP)

Pour bénéficier de la prime à la conversion, un motard est tenu de mettre en destruction une ancienne voiture. Cette condition vous semble-t-elle pertinente ? Et quelle est la proportion de motards possédant également une voiture ?



Si la prime à la conversion permet de se débarrasser d'une voiture ancienne déjà soumise à des restrictions de circulation pour la remplacer par une moto neuve ou récente et répondant aux normes environnementales en vigueur, c'est bien... mais cette option ne peut satisfaire qu'un seul individu pour ses déplacements en solo et ça implique que la moto ainsi acquise deviendra son seul véhicule utilisable.

Dans un ménage, le ZRM ne remplace pas l'auto, il la complète : les motifs d'emploi sont différents. Les utilisateurs de ZRM de +50 cm3 détenteurs d'un permis moto (A1 ou A) sont majoritairement titulaire du permis B (auto) et possèdent également une voiture pour des raisons familiales. Ils n'utilisent pas l'un et l'autre en même temps ni pour les mêmes raisons.

Si c'est un urbain ou un péri-urbain, le motard utilise son ZRM du lundi au vendredi pour aller travailler, afin de moins subir les embouteillages (de fait, c'est également une voiture de moins dans le trafic, un usager de moins dans les métros, RER et trains surchargés). Le WE, il utilise sa voiture dans le cadre familial (faire ses courses, accompagner les autres membres de la famille dans leurs activités de loisir ou de visite à la famille, etc...)

Les utilisateurs de ZRM sont des multi-usagers qui s'adaptent aux nécessités de leurs déplacements.

Pour le possesseur d'un deux-roues motorisés, la prime à la conversion permet aujourd'hui uniquement l'acquisition d'une moto électrique neuve. Cette condition est-elle pertinente ?

Encourager l'achat de véhicules moins polluants est positif et la motorisation électrique semble effectivement bien adaptée aux deux-roues motorisés, du moins pour des courts trajets quotidiens avec recharges faite à domicile (quand c'est possible).

Toutefois, la particularité du marché des ZRM, notamment l'offre onéreuse du marché en électrique compique la donne : en dehors de la catégorie des équivalents 50cm3, importés en masse de Chine, seuls quelques modèles sont disponibles, qui plus est à des tarifs très élevés. L'absence d'alternative aux véhicules de moyenne cylindrée à un prix abordable est pour l'instant le principal frein au développement du marché. La conversion ne permet pas l'achat d'une moto électrique, équivalente en moyenne trois fois plus chère à l'achat qu'un ZRM thermique et pour des contraintes de fonctionnement supplémentaires (autonomie, recharge...).

La prime à la conversion pourrait entretenir un effet d'aubaine. De plus, les motards ne voient pas pourquoi ils mettraient leur ZRM qui fonctionne très bien à la casse. Une moto ne se remplace comme un réfrigérateur devenu hors-service ! Enfin des questions demeurent sur le bilan écologique global de

l'électrique, et il nous semble plus pertinent de laisser la porte ouverte à d'autres motorisations peu polluantes.

Quel est le prix moyen d'acquisition d'une moto thermique de moyenne gamme et d'une moto électrique de moyenne gamme ?

En neuf, le prix d'achat d'une moto thermique de moyenne gamme est d'environ 5 à 9 000 € (moitié moins pour une moto d'occasion récente).

En neuf, le prix d'achat d'une moto électrique équivalente est de trois fois plus élevé. Par exemple, une moto ou un scooter électrique équivalents coûte plus de 15 000 € et peut allégrement dépasser 30 000 €. L'offre est limitée, les constructeurs spécialisés disposant de modèles aboutis sont rares. Parmi les constructeurs de moto traditionnelles, seuls deux constructeurs d'envergure internationale (BMW et Harley-Davidson) proposent chacun un modèle, notamment pour des questions d'image et de marketing.

Quelle est l'évolution récente des émissions de polluants atmosphériques et des émissions de CO₂ des deux-roues motorisés ?

Les normes « Euro » ont été imposées plus tardivement aux constructeurs de ZRM que dans l'industrie automobile (1997 au lieu de 1970), essentiellement pour des raisons de priorité (pas de moto diesel, les ZRM ne représentent que 2% du trafic...) et de difficultés rencontrées à adapter des dispositifs de dépollution « automobiles » sur une moto. Les économies d'échelle induites par les normalisations européennes étaient plus difficiles pour ces entreprises de plus petite taille, caractéristique de l'industrie moto en général et européenne en particulier.

Aujourd'hui les ZRM récents ont rattrapé leur retard avec la norme Euro5 qui est équivalente aux dernières normes auto. En ce qui concerne le CO₂, les émissions d'un ZRM sont moitié moindre que celles d'une automobile sur un trajet type banlieue (centre-ville (étude ADEME 2008...)). Des progrès peuvent encore être réalisés.

La moyenne des motos récentes consomme de 3,5 à 5 litres/100 km. Les petites cylindrées à vocation urbaine (scooters 125 à 300 cm3) descendent même à 2,5 /100 km. Depuis le milieu des années 2000, les ZRM sont à moteur 4T, avec injection électronique et pot d'échappement catalysé. La motorisation deux-temps (la plus polluante) a quasiment disparu des gammes des constructeurs.

Des solutions techniques existent-elles pour améliorer les performances environnementales des deux-roues motorisés anciens en circulation (entretien ? installation d'équipements additionnels ?). Quel est le coût de ces solutions pour une moto de moyenne gamme ?



C'est ce qu'on appelle le « retrofit ».

Ce qui est possible en automobile ne l'est pas forcément pour une moto.

Pour améliorer la dépollution des motos, les constructeurs ont adopté l'injection électronique et l'échappement catalysé il y a déjà une vingtaine d'années.

Quelques constructeurs ont anticipé cette évolution, les autres s'y sont conformés dès que ce fut devenu obligatoire. S'il est possible aujourd'hui de faire

fonctionner, pour un bon mécanicien, une moto à injection et catalyseur avec un carburateur et un pot non catalysé, l'inverse est pratiquement impossible à

réaliser, du moins en respectant les normes d'homologation en vigueur. Sans rentrer dans les détails techniques, ça tient essentiellement au fait que les

fois-craux électriques des motos (la moelle épinière du véhicule, son « centre nerveux ») fonctionnent avec des couplages électroniques liant les capteurs

d'allumage (signal, point d'allumage, courbes d'avance...) au calculateur électronique d'injection de carburant, lequel système passe aussi par des pompes à carburant électriques immergées dans le réservoir d'essence.

Il existe en théorie des possibilités de monter un catalyseur mono-voie sur quelques motos (si la place sur le véhicule le permet), mais de telles modifications à l'échelon individuel sont bien trop anecdotiques pour être étendues à l'ensemble

du parc ancien circulant très hétérogène et pour un résultat infime en termes de réduction des émissions globales. Quant à imaginer remplacer le groupe moto-

propulseur (moteur + boîte de vitesses + transmission finale) à énergie thermique par un moteur électrique, c'est peu réaliste : d'une part, l'ensemble moto-

propulseur d'une moto classique participe à la rigidité d'ensemble de la partie-cycle, d'autre part, cela entraînerait également un changement complet du mode

de transmission à la roue arrière (les motos électriques entraînent via des courroies crantées, alors que la plupart des motos du marché utilisent des chaînes

à maillons ou des arbres à cardan et couples coniques). Sans oublier la question du transport des batteries qui constituent un élément majeur des motos

électriques non transposables aux motos thermiques telles qu'elles existent actuellement.

Les 2RM « anciens » encore en circulation sont bien entretenus. La fréquence des révisions d'entretien normal est en moyenne trois fois plus élevée que pour les

automobiles (vidanges moteur, filtres, pneus...), notamment parce que la sécurité et le plaisir d'un bon fonctionnement sont des facteurs plus prégnants

qu'en automobile. Le kilométrage annuel moyen décroît avec l'âge du véhicule.

Quel est le nombre annuel de ventes de deux-roues motorisés neufs et d'occasion ?

Le marché du deux-roues est en constante progression concernant les ventes de motos neuves depuis plusieurs années : le grand public a pris conscience de

l'intérêt du 2RM dans le contexte de nos villes de plus en plus congestionnées. La tendance haussière se confirmait encore avant le confinement avec plus de 20 %

de progression des ventes ! Le volume de ventes annuel est d'environ 300 000

unités, toutes cylindrées confondues. La France est le premier marché d'Europe, avec un volume équivalent aux marchés américains ou japonais et représente environ un tiers du volume européen global.

Le marché de l'occasion est constant d'année en année, avec entre 550 000 et 600 000 transactions de motos de plus de 125 cm³ par an, soit trois à quatre fois plus que les ventes de mêmes cylindrées neuves, d'environ 150 000 par an. Il est difficile de disposer de chiffres précis du marché de l'occasion des petites cylindrées, aussi faudra-t-il extrapoler cette proportion au marché global.

Quelles propositions la FFMC soutient-elle pour favoriser le renouvellement du parc motos ancien ?

La FFMC encourage les constructeurs à proposer une offre de modèles variée et attrayante réduisant davantage encore l'empreinte écologique du 2RM. Le parc ancien est minoritaire et il ne représente pas un problème majeur en termes de pollution. De plus, il n'y a pas de motos diesel !

Mieux, conserver son 2RM ancien s'avère moins polluant que de le mettre au rebut et de le remplacer par un neuf dont la construction et l'acheminement depuis son lieu de production constituent déjà une empreinte environnementale importante.

Laissons le parc ancien (très minoritaire et infiniment peu impliquant sur la pollution de l'air) se renouveler progressivement, c'est déjà comme cela que ça fonctionne.

La FFMC a publié ses propositions en ce sens à plusieurs reprises, comme c'est rappelé dans cet article en ligne, voir <https://ffmc.asso.fr/les-atouts-de-la-moto-et-les>

Quelles sont les propositions de la FFMC pour la prime à la conversion ?

En matière de lutte contre les dégâts fait à l'environnement à cause des transports terrestres, la moto est davantage une solution qu'un problème. L'usage du 2RM est une alternative positive à l'usage de la voiture individuelle. Nos voisins européens les plus sévères en matière de maîtrise des pollutions dues aux

transports par véhicules terrestres l'ont bien compris ! En Suède, en Finlande, en Belgique, aux Pays-Bas, les autorités encouragent l'usage des 2RM dans les déplacements au quotidien en leur exonérant de certaines restrictions qui s'appliquent aux automobiles (stationnement, circulation, taxes, ...). Pour toutes

les raisons détaillées à l'ensemble de vos questions, nous ne demandons pas de prime à la « conversion » pour les 2RM, mais nous soutiendrons les dispositifs visant à utiliser un 2RM à la place d'une voiture individuelle quand cela est possible.

Il est évident et reconnu que la congestion du trafic automobile en ville génère de la pollution et que celle-ci baisse significativement quand les 2RM remplacent les

voitures : selon l'étude de l'université de Leuven (B) publiée en 2011, si 10 % d'automobilistes passent au 2RM en ville, cela entraîne une réduction de 40% des embouteillages et si 25% d'automobilistes passent au 2RM, il n'y a plus d'embouteillages. Cela se traduit également par une réduction du CO2 (-7,5%), du NO2 (-5,5%) et des PM (-20%).

Enfin, plus récemment, dans un rapport publié en 2019 commandé par le Ministère de la santé et le Ministère de l'écologie, l'Agence nationale de sécurité sanitaire de l'alimentation, de l'environnement et du travail (ANSES) vient conforter scientifiquement que plus de deux-roues dans le trafic en remplacement des voitures, c'est moins de congestion et moins de pollution.

Voir en ligne : <https://ffmc.asso.fr/plus-de-deux-roues-moins-de>

En suède : <https://ffmc.asso.fr/la-suède-encourage-l-usage-des>

En Finlande : <http://www.moto-net.com/article/en-finlande-le-gouvernement-conseille-de-rouler-a-moto-pour-reduire-la-pollution.html>

