



# ASSEMBLÉE NATIONALE

15ème législature

## Pollution des motos et scooters dans Paris

Question écrite n° 27388

### Texte de la question

Mme Brigitte Kuster attire l'attention de Mme la ministre de la transition écologique et solidaire sur la pollution des motos et des scooters dans Paris. En effet, le Conseil international sur le transport propre a pointé le décalage d'émissions entre les motos et scooters et les voitures. Son étude portant sur 3 455 scooters et motos en circulation dans Paris a permis de révéler qu'en moyenne ils émettent 11 fois plus de monoxyde de carbone et 6 fois plus de NOx qu'une voiture essence. Si elle souligne l'avancée de l'entrée en vigueur depuis le 1er janvier 2020 de la norme « Euro 5 » pour les scooters et motos, qui oblige les constructeurs à mettre en circulation des véhicules motorisés jusqu'à 30 % moins polluants que pour la norme « Euro 4 », elle pointe toutefois que toutes les voitures neuves vendues sont déjà passées depuis septembre 2015 à la norme « Euro 6 ». De plus, si elle salue l'obligation faite à l'ensemble des véhicules motorisés d'apposer de manière visible le certificat de qualité de l'air « Crit'Air » pour pouvoir circuler dans les zones à faibles émissions mobilité ainsi qu'en cas de pic de pollution, elle s'étonne que la norme « Euro 4 » suffise pour un scooter ou une moto pour pouvoir disposer d'une vignette « Crit'Air 1 », la moins polluante, là où une voiture serait catégorisée en « Crit'Air 2 », voire « Crit'Air 3 » pour une voiture diesel. Elle rappelle donc le décalage persistant entre les normes appliquées aux voitures et celles pour les scooters et motos et souhaite connaître ses intentions pour une application équitable des règles applicables en matière d'émissions et de réduction de la pollution des scooters et motos dans les grandes agglomérations, et tout particulièrement à Paris.

### Texte de la réponse

En application de l'annexe IV du règlement 168/2013 relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules à deux ou trois roues et des quadricycles, la norme d'émissions « Euro 5 » est entrée en vigueur au 1er janvier 2020 pour les nouveaux types de véhicules présentés à l'homologation et est obligatoire pour tous les nouveaux véhicules mis en circulation à partir du 1er janvier 2021. La norme d'émission « Euro 5 » poursuit un objectif ambitieux de réduction des émissions pour les deux/trois roues en réduisant ces niveaux d'émissions jusqu'à - 47 % pour le CO, jusqu'à - 86 % pour les hydrocarbures totaux et jusqu'à - 60 % pour les NOx et en introduisant des limites d'émissions pour les particules PM en comparaison avec la précédente norme « Euro 4 ». Les normes Euro des deux/trois roues et quadricycles issus du règlement 168/2013 sont, en effet, différentes des normes Euro pour les voitures particulières issues du règlement 715/2007. Ainsi, les niveaux d'émissions autorisés pour un véhicule à deux ou trois roues de la norme « Euro 5 » sont équivalents à ceux d'une voiture particulière de norme « Euro 6 ». Le décalage de norme sur lequel vous attirez mon attention va donc tendre à disparaître avec le renouvellement du parc. Afin de favoriser ce renouvellement, le Gouvernement veille à mettre en place des dispositifs incitatifs et notamment pour l'introduction des 2-3 roues et quadricycles à moteur électriques neufs. Les véhicules électriques avec une puissance maximale nette du moteur supérieure ou égale à 2 kW (en application du règlement (UE) 168/2013) ou 3 kW (en application de la directive 2002/24/CE) peuvent bénéficier d'un bonus s'élevant à 250 euros par kWh d'énergie de la batterie, dans la limite de 27 % du coût d'acquisition ou 900 euros. Pour les véhicules électriques neufs avec une puissance maximale inférieure à 2 ou 3 kW, le bonus s'élève à 20 % du coût d'acquisition, dans la limite de 100 euros. S'agissant des certificats

Crit'Air, leur classement a été mis en place par l'arrêté publié le 21 juin 2016 modifié établissant 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, rédigé en tenant compte du parc de véhicules sur le territoire national. Afin d'apporter une stabilité au dispositif, il n'est pas prévu à court terme d'évolution de cette classification. Cependant, les évolutions futures à moyen terme devront tenir compte d'une révision possible, à l'initiative de la Commission européenne, des normes Euro pour les véhicules. Compte tenu de l'importance de la classification Crit'air pour la mise en place des zones à faibles émissions, cette évolution devra être facilement compréhensible de tous et prévisible.

## Données clés

**Auteur :** [Mme Brigitte Kuster](#)

**Circonscription :** Paris (4<sup>e</sup> circonscription) - Les Républicains

**Type de question :** Question écrite

**Numéro de la question :** 27388

**Rubrique :** Pollution

**Ministère interrogé :** [Transition écologique et solidaire](#)

**Ministère attributaire :** [Transports](#)

## Date(s) clé(s)

**Question publiée au JO le :** [10 mars 2020](#), page 1857

**Réponse publiée au JO le :** [9 mars 2021](#), page 2131