

Un récent rapport de l'Ademe indique que le débridage des pots d'échappement des deux-roues, en plus des nuisances sonores, entraîne une dégradation alarmante des émissions polluantes.

---



Depuis cinq ans, l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (Ademe) enquête sur les émissions polluantes et les rejets de gaz à effet de serre des deux-roues motorisés. Grâce aux normes européennes imposées aux constructeurs, en 2001, puis en 2004, un scooter mis aujourd'hui sur le marché pollue six fois moins que les modèles antérieurs à 2000. Mais l'impact d'un deux-roues sur la qualité de l'air demeure supérieur à celui d'une voiture à essence. Une raison à cela : l'adoption tardive de normes anti-pollution pour les deux-roues, alors que les voitures sont depuis longtemps soumises à des règles strictes.

Les deux-roues se renouvellent certes plus vite que les voitures – 7 ans de durée de vie moyenne contre 25, mais ils posent un autre problème : le débridage. Cette pratique, interdite et pourtant courante, consiste à retirer les dispositifs qui réduisent la puissance et la vitesse des véhicules. Selon le rapport de l'Ademe, outre les nuisances sonores que cela occasionne, le débridage entraîne une dégradation alarmante des émissions polluantes pour les technologies récentes. Il se traduit par une très forte augmentation des rejets pour la technologie d'injection directe non catalysée (+ 143 % de CO, + 54 % pour les HC+Nox) et une augmentation sensible pour les véhicules catalysés, de l'ordre de +8 % pour le CO et +13 % pour les HC+NOx. Pour les véhicules catalysés, à terme, l'effet du débridage se trouve très significativement amplifié par la détérioration rapide du système catalytique, du fait des quantités d'hydrocarbures émises et des augmentations de températures. Dans cette situation ou plus radicalement lors de débridages « extrêmes » par le retrait pur et simple de l'élément catalytique, les niveaux de rejets des deux-roues dépollués atteignent les seuils prohibitifs émis par les deux-roues non dépollués : rejets de monoxyde de carbone multipliés par trois, rejets d'hydrocarbures et de monoxyde d'azote multipliés par quatre.

L'immatriculation des véhicules neufs, mesure en vigueur depuis juillet 2004, constitue un progrès notable. Mais, pour l'heure, plus de la moitié du parc n'est pas immatriculé. Pour accélérer son renouvellement, certains proposent de créer une prime au remplacement des deux-roues, à l'instar des mesures d'incitation fiscales telles que la « juppette » et la « baladurette » qui avaient permis d'accélérer la destruction des voitures vieillissantes.

D'autres mesures sont dans l'air, comme inciter les constructeurs à mettre au point des systèmes inviolables, ou encore imposer un contrôle technique avec vérification des niveaux de pollution, comme c'est déjà le cas pour les voitures. Pour l'Ademe, l'adoption de ces mesures

est d'autant plus importante que les véhicules en question présentent quelques avantages, sur le plan environnemental : plus aptes à se faufiler dans les embouteillages, ils réduisent remarquablement les temps de trajets dans les grandes villes et encombrent moins l'espace urbain. Source : [Communiqué de presse du 30 juin 2005](#)