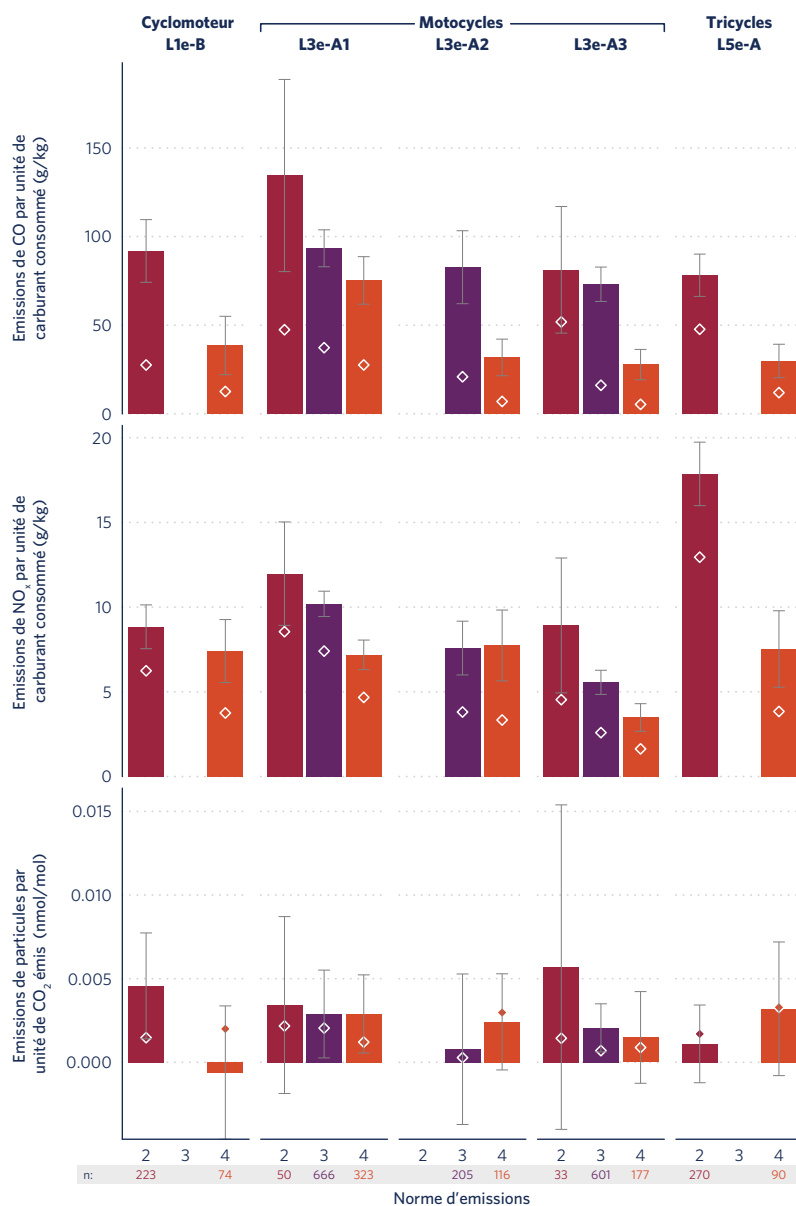


## Emissions polluantes provenant de cyclomoteurs, motocycles et autres véhicules de catégorie L à Paris

Dans les réglementations de l'Union européenne sur les émissions des véhicules, les véhicules de catégorie L comprennent principalement les cyclomoteurs, les motocycles et les tricycles. Les normes d'émissions pour les véhicules de catégorie L ont pris du retard par rapport aux autres véhicules routiers. Bien qu'ils représentent un faible pourcentage du total des kilomètres parcourus par les véhicules, les véhicules de catégorie L peuvent avoir un impact disproportionné sur les niveaux de polluants atmosphériques d'une zone urbaine.

Dans le cadre de son projet de mesures des émissions des véhicules à Paris en été 2018, The Real Urban Emissions Initiative (TRUE) (Initiative émissions urbaines réelles) a recueilli sur route 3 455 valides mesures des émissions issues des véhicules de catégorie L. Les véhicules de catégorie L conformes à Euro 4 sont admissibles à la classe d'émissions Crit'Air 1 et auront donc l'autorisation de rouler sans restriction à l'intérieur de la zone à faibles émissions de Paris jusqu'en 2030. Les émissions de monoxyde de carbone (CO), de NO<sub>x</sub> et de particules de ces véhicules sont élevées par rapport aux autres types de véhicules admissibles au Crit'Air 1. En l'absence de nouvelles politiques visant à réduire les émissions de polluants à l'échappement ou à limiter la circulation, la part de la pollution atmosphérique provenant de ces véhicules risque d'augmenter dans la zone à faibles émissions de Paris, à mesure que les restrictions d'accès seront plus restrictives dans les années à venir.



Émissions moyennes de CO, de NO<sub>x</sub> et de particules provenant de véhicules de catégorie L par type et sous-catégorie de véhicule (cyclomoteurs, motocycles et tricycles). Les barres d'erreur grises représentent un intervalle de confiance à 95% de la moyenne. Les marqueurs blancs représentent la médiane. Le nombre de mesures est indiqué sous l'axe des abscisses. L3e-A1 = moto légère (≤ 11 kW); L3e-A3 = moto haute performance (>35 kW).

## FAITS MARQUANTS

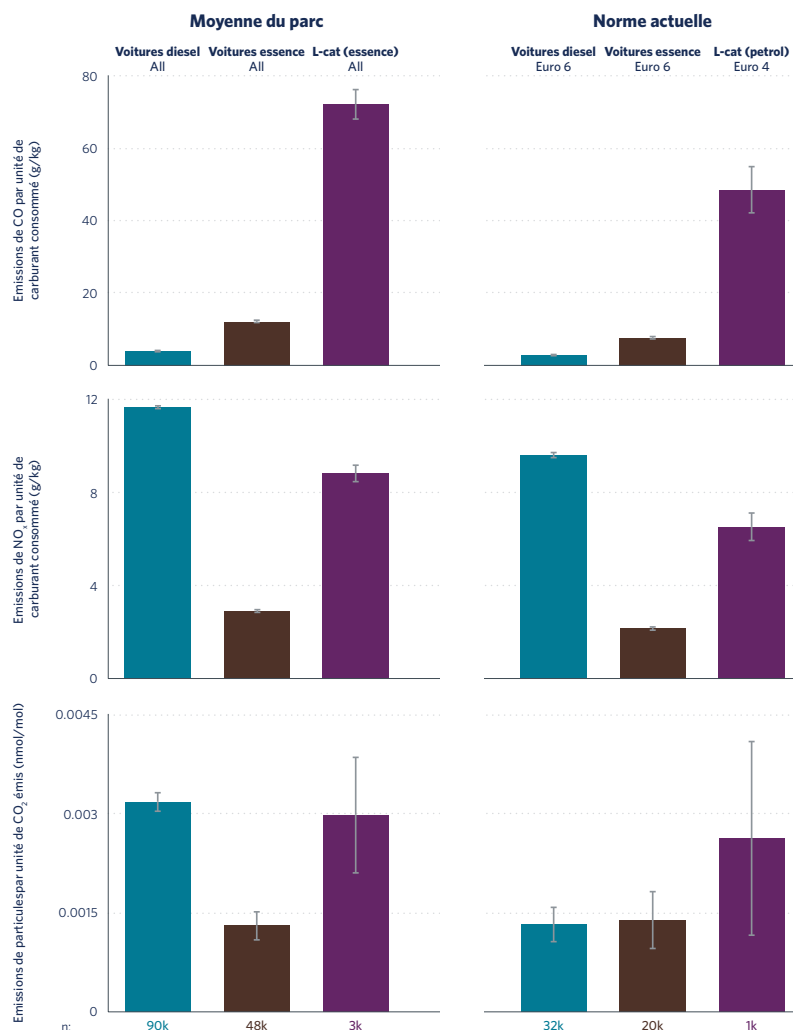
Alors que les émissions par unité de carburant consommé de CO et NO<sub>x</sub> provenant de véhicules de catégorie L ont diminué avec la mise en œuvre de normes Euro plus strictes (Euro 2 à Euro 4), elles sont encore en moyenne 2,3 - 11,1 et 1,2 - 6,1 fois plus élevées que les émissions moyennes des voitures particulières à essence.

Cet écart serait plus faible sur une base en distance parcourue mais leurs émissions par unité de carburant consommé plus élevées indiquent que les réductions des émissions pour les véhicules de catégorie L en conditions réelles n'ont pas suivi celles des autres véhicules.

Les émissions de NO<sub>x</sub> et de CO des nouveaux véhicules de catégorie L (Euro 4) par unité de carburant consommé étaient plus semblables à celles des voitures à essence Euro 2 ou Euro 3 qu'à celles de voitures plus neuves comparativement (Euro 6).

Les émissions moyennes de CO des parcs de véhicules de catégorie L ont largement dépassé les émissions moyennes des véhicules particuliers à essence ou diesel. Les émissions moyennes de NO<sub>x</sub> et de particules des véhicules de catégorie L sont plus semblables à celles des voitures particulières diesel qu'à celles des voitures à essence.

Considérant seulement les véhicules certifiés aux normes actuelles, les



Émissions moyennes de CO, de NO<sub>x</sub> et de particules (PM) provenant des véhicules de catégorie L, des voitures diesel et des voitures à essence pour l'ensemble du parc mesuré (à gauche) et pour les véhicules certifiés selon les normes européennes actuelles (à droite).

émissions de CO des véhicules de catégorie L Euro 4 à Paris sont presque dix fois supérieures aux émissions des voitures diesel ou à essence Euro 6. De

même, les émissions de NO<sub>x</sub> par unité de carburant consommé sont environ 3 fois plus élevées que celles des voitures à essence Euro 6.



### POUR EN SAVOIR PLUS

Pour les détails et questions relatives au projet de télédétection sur Paris, contactez **Rachel Muncrief**, [rachel@theicct.org](mailto:rachel@theicct.org).  
Pour plus d'informations sur TRUE, visitez [www.trueinitiative.org](http://www.trueinitiative.org).

### TÉLÉCHARGER LE PAPIER

"Remote sensing of motor vehicle emissions in Paris"  
[www.theicct.org/publications/on-road-emissions-paris-201909](http://www.theicct.org/publications/on-road-emissions-paris-201909)