

## Les deux-roues motorisés au 1<sup>er</sup> janvier 2012

Au 1<sup>er</sup> janvier 2012, 3,6 millions de deux-roues motorisés (2RM) sont en circulation en France, hors véhicules de 30 ans et plus ou de type tout-terrain. Ces véhicules ont un âge moyen de 7,6 ans mais 43 % ont moins de 5 ans. Plus du tiers des deux-roues motorisés sont des scooters. Environ 40 % des véhicules sont localisés dans les régions Île-de-France, Provence-Alpes-Côte d'Azur (Paca) et Rhône-Alpes. La région Paca rassemble le plus grand nombre de véhicules par rapport à la population en

âge de conduire. En 2011, les 2RM ont parcouru près de 11 milliards de kilomètres, dont 43 % en ville. Ils roulent en moyenne 3 031 kilomètres par an. En France métropolitaine, les véhicules franciliens effectuent en moyenne le plus de kilomètres par an. Plus les véhicules sont anciens et moins ils parcourent de kilomètres. Hormis les 7 000 électriques, les véhicules en circulation sont à essence et consomment en moyenne 5,8 litres aux 100 kilomètres.

En France, au 1<sup>er</sup> janvier 2012, les ménages et les entreprises disposent de 4,1 millions de deux-roues motorisés (*tableau 1 et méthodologie*). Dans cet ensemble, environ 340 000 deux-roues, soit 8 % du parc, n'ont pas circulé entre mars 2011 et mars 2012 : ils sont soit en état de marche mais stockés, soit en panne mais en instance de réparation. Parmi les 2RM ayant circulé, un peu moins de 100 000 véhicules ont 30 ans et plus. Ils parcourent en moyenne 1 262 kilomètres par an dont près des deux tiers sur

route. Environ 85 000 véhicules de type tout-terrain de moins de 30 ans circulent également. Ces véhicules sont principalement utilisés sur chemin et route, afin de pratiquer des disciplines telles que l'enduro et le trial. Ils effectuent 850 kilomètres en moyenne par an dont 64,3 % sur chemin. Au final, 3,6 millions de deux-roues sont en circulation, hors véhicules de 30 ans et plus ou de type tout-terrain. Ce parc circulant, qui fait l'objet de cette étude, est composé de 26 % de cyclomoteurs et 74 % de motocyclettes (*définitions*).

**Tableau 1 – Le parc des deux-roues motorisés au 1<sup>er</sup> janvier 2012**

En milliers de véhicules

	Cyclomoteurs	Motocyclettes				Ensemble
		<= 125 cm <sup>3</sup>	de 125 à 750 cm <sup>3</sup>	> 750 cm <sup>3</sup>	Total	
Parc circulant, hors véhicules de 30 ans et plus ou de type tout-terrain	941,9	1 029,1	946,2	703,5	2 678,7	3 620,7
Véhicules circulants de 30 ans et plus	40,7	28,9	20,4	3,9	53,1	93,9
Véhicules de type tout-terrain de moins de 30 ans	5,3	19,3	60,7	-	80,0	85,4
Total des véhicules en circulation	988,0	1 077,2	1 027,3	707,4	2 811,9	3 799,9
Parc non circulant	78,0	141,5	86,1	33,3	260,9	338,9
Parc à disposition	1 066,0	1 218,7	1 113,4	740,7	3 072,8	4 138,8

Source : SOeS, enquête 2RM 2012

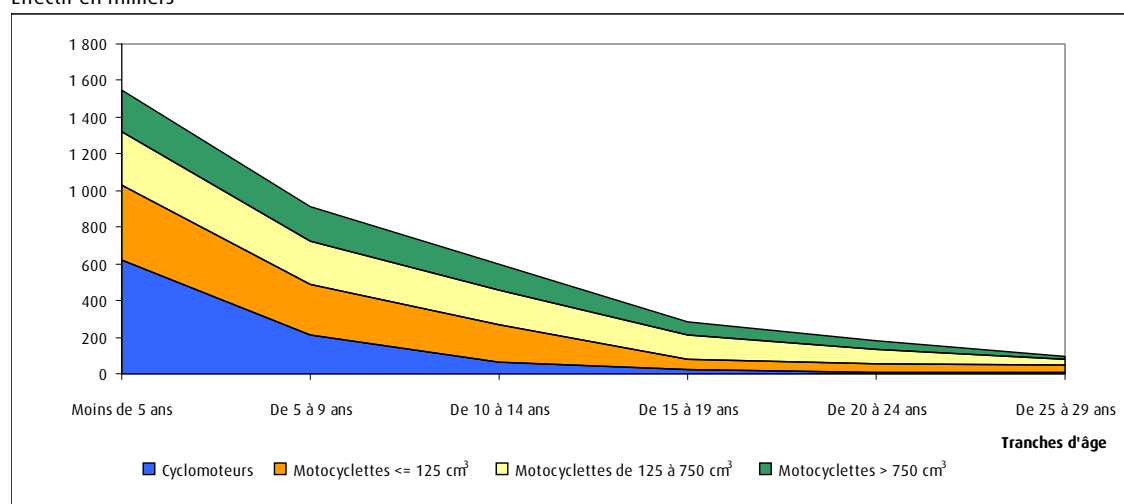
### 43 % des deux-roues motorisés en circulation ont moins de 5 ans

Dans le parc circulant, un deux-roues est âgé en moyenne de 7,6 ans. Les cyclomoteurs en circulation sont en moyenne plus jeunes que les motocyclettes. Un cyclomoteur est âgé de 4,2 ans en moyenne, contre 7,9 ans pour les motocyclettes 125 cm<sup>3</sup>, et plus de 9 ans pour celles de cylindrées supérieures à 125 cm<sup>3</sup>. Quel

que soit le type de véhicule, les effectifs des deux-roues encore en circulation décroissent avec l'âge du véhicule (*graphique 1*). Deux tiers des cyclomoteurs en circulation ont moins de 5 ans, contre seulement un peu plus d'un tiers des motocyclettes.

**Graphique 1 – Parc circulant par âge et type de véhicule**

Effectif en milliers



Champ : véhicules circulants de moins de 30 ans et hors véhicules de type tout-terrain.

Source : SOeS, enquête 2RM 2012

**Plus d'un 2RM sur trois est un scooter**

En France, plus du tiers des 2RM en circulation sont des scooters, catégorie particulièrement urbaine qui s'est développée dans les années récentes (*tableau 2 et définitions*). Près de trois quarts des cyclomoteurs et la moitié des motocyclettes de cylindrée inférieure à 125 cm<sup>3</sup> sont des scooters. Le parc des motocyclettes

de 125 à 750 cm<sup>3</sup> est constitué de 30 % de roadsters, 16 % de trails et plus de 12 % de routières comme de scooters. Les motocyclettes de forte cylindrée sont majoritairement des roadsters (24 %) ou des routières (21 %).

**Tableau 2 – Répartition du parc circulant par type de véhicule**

En milliers de véhicules

	Cyclomoteurs		Motocyclettes						Ensemble	En %		
	Effectif	En %	<= 125 cm <sup>3</sup>		de 125 à 750 cm <sup>3</sup>		> 750 cm <sup>3</sup>				Total	
			Effectif	En %	Effectif	En %	Effectif	En %			Effectif	En %
Scooter	685,6	72,8	510,1	49,6	119,7	12,7	3,2	0,5	633,0	23,6	1 318,7	36,4
Custom	3,4	0,4	105,7	10,3	33,8	3,6	82,3	11,7	221,8	8,3	225,2	6,2
Basique-Classique	44,3	4,7	103,2	10,0	69,5	7,3	29,8	4,2	202,5	7,6	246,8	6,8
Roadster	-	-	23,7	2,3	283,7	30,0	168,7	24,0	476,1	17,8	476,1	13,2
Routière	23,7	2,5	46,9	4,6	117,4	12,4	144,7	20,6	308,9	11,5	332,6	9,2
Sportive	8,8	0,9	12,8	1,2	77,9	8,2	72,2	10,3	162,9	6,1	171,7	4,7
GT	-	-	10,6	1,0	33,2	3,5	114,3	16,2	158,1	5,9	158,1	4,4
Trail	41,1	4,4	144,0	14,0	153,2	16,2	58,1	8,3	355,3	13,3	396,4	10,9
Autre type	106,5	11,3	37,0	3,6	40,2	4,2	15,2	2,2	92,4	3,4	198,9	5,5
Ne sait pas	28,6	3,0	35,0	3,4	17,5	1,8	15,1	2,1	67,6	2,5	96,2	2,7
Ensemble	941,9	100,0	1 029,1	100,0	946,2	100,0	703,5	100,0	2 678,7	100,0	3 620,7	100,0

Champ : véhicules circulants de moins de 30 ans et hors véhicules de type tout-terrain.

Source : SOeS, enquête 2RM 2012

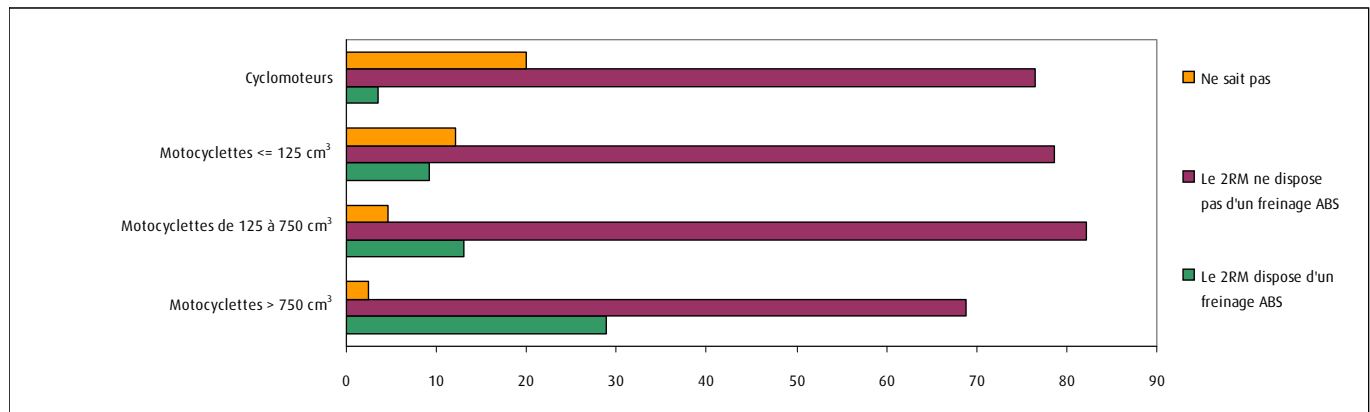
**Près de 30 % des motocyclettes de plus de 750 cm<sup>3</sup> sont équipées d'un système de freinage combiné ou ABS**

Un peu plus de 12,5 % des 2RM sont équipés d'un système de freinage combiné ou de type ABS (*graphique 2*). Plus la cylindrée du véhicule augmente, plus il dispose de ce type de système de

freinage. Ainsi, 28,8 % des motocyclettes de plus de 750 cm<sup>3</sup> en sont équipées contre seulement 3,5 % des cyclomoteurs.

## Graphique 2 – Présence d'un système de freinage combiné ou ABS

En % du parc circulant par type de véhicule



Champ : véhicules circulants de moins de 30 ans et hors véhicules de type tout-terrain.

Source : SOeS, enquête 2RM 2012

## Les régions Île-de-France, Paca et Rhône-Alpes rassemblent 38 % des deux-roues motorisés

Près de 30 % des cyclomoteurs et environ 40 % des motocyclettes sont localisés dans les régions Île-de-France, Paca et Rhône-Alpes (*tableau 3*). La région Île-de-France concentre la part la plus importante de véhicules, quelle que soit la cylindrée. Par ailleurs, les effectifs de cyclomoteurs en circulation dans ces

trois régions sont assez proches.

Les trois quarts des 2RM sont localisés dans les grands pôles urbains et leurs couronnes (*tableau 4*). Les cyclomoteurs sont en proportion un peu moins présents dans ces zonages urbains (72 % des cyclomoteurs contre 78 % des motocyclettes).

## Tableau 3 – Répartition du parc circulant par région

En milliers de véhicules

	Cyclomoteurs		Motocyclettes								Ensemble	En %
			<= 125 cm <sup>3</sup>		de 125 à 750 cm <sup>3</sup>		> 750 cm <sup>3</sup>		Total			
	Effectif	En %	Effectif	En %	Effectif	En %	Effectif	En %	Effectif	En %		
Rhône-Alpes	90,3	9,6	103,6	10,1	107,1	11,3	76,9	10,9	287,6	10,7	377,9	10,4
Picardie	20,9	2,2	17,7	1,7	27,7	2,9	21,1	3,0	66,4	2,5	87,4	2,4
Auvergne	26,8	2,8	22,6	2,2	19,9	2,1	16,3	2,3	58,7	2,2	85,5	2,4
Provence-Alpes-Côte d'Azur	84,5	9,0	165,8	16,1	97,5	10,3	68,8	9,8	332,2	12,4	416,7	11,5
Champagne-Ardenne	21,0	2,2	19,7	1,9	16,4	1,7	12,2	1,7	48,3	1,8	69,3	1,9
Midi-Pyrénées	46,6	4,9	49,2	4,8	44,0	4,6	37,0	5,3	130,2	4,9	176,8	4,9
Languedoc-Roussillon	40,6	4,3	49,6	4,8	35,1	3,7	26,3	3,7	111,0	4,1	151,6	4,2
Basse-Normandie	25,3	2,7	14,1	1,4	30,5	3,2	15,6	2,2	60,2	2,2	85,5	2,4
Poitou-Charentes	27,4	2,9	28,8	2,8	23,5	2,5	21,9	3,1	74,2	2,8	101,6	2,8
Centre	45,2	4,8	32,1	3,1	38,2	4,0	32,5	4,6	102,9	3,8	148,1	4,1
Limousin	11,4	1,2	8,9	0,9	12,1	1,3	6,0	0,9	26,9	1,0	38,3	1,1
Corse	2,4	0,3	8,8	0,9	2,5	0,3	3,3	0,5	14,5	0,5	16,9	0,5
Bourgogne	36,4	3,9	20,9	2,0	18,0	1,9	22,8	3,2	61,7	2,3	98,1	2,7
Bretagne	53,9	5,7	33,0	3,2	51,0	5,4	28,3	4,0	112,4	4,2	166,3	4,6
Aquitaine	61,8	6,6	55,2	5,4	36,3	3,8	41,6	5,9	133,1	5,0	194,9	5,4
Franche-Comté	14,4	1,5	15,5	1,5	22,3	2,4	13,1	1,9	50,9	1,9	65,3	1,8
Haute-Normandie	21,7	2,3	22,4	2,2	36,6	3,9	20,1	2,9	79,1	3,0	100,9	2,8
Pays de la Loire	85,6	9,1	54,7	5,3	54,4	5,7	41,6	5,9	150,6	5,6	236,2	6,5
Lorraine	30,5	3,2	31,1	3,0	43,5	4,6	35,8	5,1	110,4	4,1	140,9	3,9
Nord-Pas-de-Calais	55,8	5,9	40,2	3,9	41,1	4,3	32,5	4,6	113,8	4,2	169,6	4,7
Alsace	19,5	2,1	14,3	1,4	25,3	2,7	22,9	3,3	62,5	2,3	82,0	2,3
Île-de-France	105,0	11,1	210,9	20,5	154,3	16,3	101,5	14,4	466,8	17,4	571,7	15,8
DOM	14,8	1,6	10,0	1,0	8,9	0,9	5,4	0,8	24,2	0,9	39,1	1,1
<b>Ensemble</b>	<b>941,9</b>	<b>100,0</b>	<b>1 029,1</b>	<b>100,0</b>	<b>946,2</b>	<b>100,0</b>	<b>703,5</b>	<b>100,0</b>	<b>2 678,7</b>	<b>100,0</b>	<b>3 620,7</b>	<b>100,0</b>

Champ : véhicules circulants de moins de 30 ans et hors véhicules de type tout-terrain.

Source : SOeS, enquête 2RM 2012

## Tableau 4 – Répartition du parc circulant par zonage urbain

En milliers de véhicules

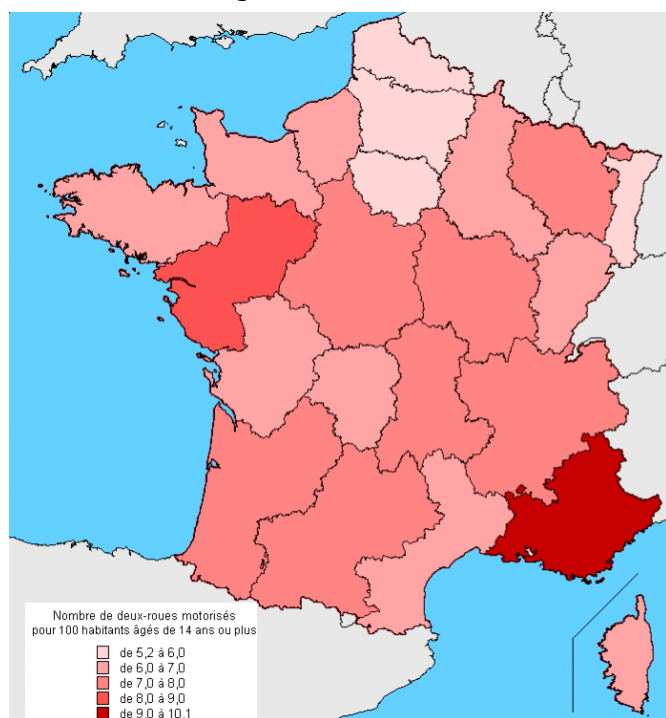
	Cyclomoteurs		Motocyclettes								Ensemble	En %
			<= 125 cm <sup>3</sup>		de 125 à 750 cm <sup>3</sup>		> 750 cm <sup>3</sup>		Total			
	Effectif	En %	Effectif	En %	Effectif	En %	Effectif	En %	Effectif	En %		
Grands pôles (plus de 10 000 emplois)	473,0	50,2	649,3	63,1	472,0	49,9	338,4	48,1	1 459,7	54,5	1 932,7	53,4
Couronnes des grands pôles	203,5	21,6	181,7	17,7	258,0	27,3	191,8	27,3	631,5	23,6	835,0	23,1
Communes multipolarisées des grands pôles	62,8	6,7	50,5	4,9	49,2	5,2	45,6	6,5	145,3	5,4	208,1	5,8
Autres communes multipolarisées	66,1	7,0	45,1	4,4	58,2	6,1	38,5	5,5	141,7	5,3	207,8	5,7
Moyens pôles (5 000 à 10 000 emplois)	31,1	3,3	19,8	1,9	27,2	2,9	21,6	3,1	68,6	2,6	99,7	2,8
Couronnes des moyens pôles	7,6	0,8	7,2	0,7	6,9	0,7	4,8	0,7	19,0	0,7	26,6	0,7
Petits pôles urbains (moins de 5 000 emplois)	37,0	3,9	27,7	2,7	25,6	2,7	26,2	3,7	79,6	3,0	116,6	3,2
Couronnes des petits pôles	2,7	0,3	1,9	0,2	1,7	0,2	3,7	0,5	7,3	0,3	10,0	0,3
Communes isolées hors influence des pôles	58,3	6,2	45,8	4,4	47,4	5,0	32,9	4,7	126,1	4,7	184,3	5,1
Ensemble	941,9	100,0	1 029,1	100,0	946,2	100,0	703,5	100,0	2 678,7	100,0	3 620,7	100,0

Champ : véhicules circulants de moins de 30 ans et hors véhicules de type tout-terrain.

Source : SOeS, enquête 2RM 2012

## Rapporté à la population en âge de conduire, le parc est plus dense en région Paca

### Carte – Nombre de deux-roues motorisés pour 100 habitants en âge de conduire



Champ : véhicules circulants de moins de 30 ans et hors véhicules de type tout-terrain.

Source : SOeS, enquête 2RM 2012

En France, la densité moyenne de 2RM s'établit à 6,8 véhicules pour 100 habitants âgés de 14 ans et plus. Dans les pôles urbains (petits, moyens et grands), la densité est inférieure à la moyenne (6,1 véhicules pour 100 habitants). En revanche, dans les couronnes urbaines, la densité est proche de 9 véhicules pour 100 habitants. Les pôles urbains rassemblent l'ensemble des grandes villes et offrent probablement davantage de possibilités pour se déplacer en transports en commun. L'intérêt d'utiliser un deux-roues motorisé y est alors moins important que dans les couronnes urbaines où les transports en commun sont souvent moins accessibles et les temps de trajet plus longs. La région Paca concentre le plus grand nombre de véhicules pour 100 habitants âgés de 14 ans et plus (carte). La densité atteint 10,1 véhicules pour 100 habitants dans cette région. Elle s'explique notamment par des conditions météorologiques plus propices à l'utilisation d'un 2RM. À l'inverse, dans le Nord-Pas-de-Calais, la densité de 2RM est la plus faible de France métropolitaine, avec à peine plus de 5 véhicules pour 100 habitants.

## Les motocyclettes roulent en moyenne plus que les cyclomoteurs

En moyenne, chaque 2RM parcourt 3 031 kilomètres par an (tableau 5). Un véhicule sur deux effectue moins de 2 000 kilomètres par an, et un sur cinq plus de 5 000 kilomètres. Les cyclomoteurs parcourent en moyenne 2 718 kilomètres par an ; la moitié en effectue moins de 1 500, et 20 % plus de 4 000. Les motocyclettes effectuent en moyenne plus de kilomètres que les cyclomoteurs. Une motocyclette sur quatre effectue plus de

4 000 kilomètres par an. Par ailleurs, plus la cylindrée du véhicule est élevée, plus il réalise de kilomètres. Les véhicules de plus faible cylindrée (cyclomoteurs et motocyclettes <= 125 cm<sup>3</sup>) sont principalement utilisés en ville. À l'inverse, les véhicules de plus de 125 cm<sup>3</sup> sont majoritairement utilisés sur route. Plus la cylindrée augmente, plus les motocyclettes circulent sur route et autoroute.

**Tableau 5 – Répartition des kilomètres parcourus par type de réseaux**

	Répartition par type de réseaux (en %)				Kilométrage annuel moyen
	Ville	Route	Autoroute	Ensemble	
Cyclomoteurs	55,1	44,9	-	100,0	2 718
Motocyclettes <= 125 cm <sup>3</sup>	52,9	42,9	4,2	100,0	2 289
Motocyclettes de 125 à 750 cm <sup>3</sup>	33,2	56,5	10,3	100,0	3 087
Motocyclettes > 750 cm <sup>3</sup>	27,0	59,3	13,7	100,0	4 459
Total motocyclettes	39,1	52,0	8,9	100,0	3 141
Ensemble	43,3	50,0	6,7	100,0	3 031

Champ : véhicules circulants de moins de 30 ans et hors véhicules de type tout-terrain.

Source : SOeS, enquête 2RM 2012

## Un kilomètre sur deux est effectué sur route

Entre mars 2011 et mars 2012, les deux-roues motorisés ont parcouru près de 11 milliards de kilomètres, dont 5,5 milliards sur route, 4,7 milliards en ville et 0,7 milliard sur autoroute.

En France métropolitaine, les véhicules franciliens effectuent le plus de kilomètres par an (4 159) et roulent principalement en ville (*tableau 6*). À l'inverse, c'est en Auvergne que les deux-roues parcourent le moins de kilomètres. Dans les régions Paca, Corse, Nord-Pas-de-Calais et Île-de-France, les 2RM roulent principalement en ville. Dans l'ensemble des autres régions, les véhicules circulent davantage sur route. Les véhicules originaires

d'Île-de-France et du Nord-Pas-de-Calais effectuent plus de 10 % des trajets sur autoroute.

Les véhicules issus des grands pôles urbains parcourent en moyenne plus de kilomètres par an que les véhicules situés dans les autres zonages urbains (*tableau 7*). Près de 6 kilomètres sur 10 sont effectués au sein de ces grands pôles urbains. Ces kilomètres sont majoritairement réalisés en ville. Dans les grands pôles urbains, les cyclomoteurs effectuent le plus de kilomètres (*tableau 8*) et parcourent en moyenne 2 851 kilomètres par an, contre 2 584 kilomètres en moyenne sur le reste du territoire.

**Tableau 6 – Kilométrage annuel par région d'immatriculation et réseau routier**

	Kilométrage annuel parcouru						Kilométrage annuel moyen
	En millions	En %	Répartition par segment (en %)				
			Ville	Route	Autoroute	Ensemble	
Rhône-Alpes	998,4	9,1	35,9	58,4	5,7	100,0	2 642
Picardie	330,7	3,0	34,2	60,0	5,8	100,0	3 786
Auvergne	185,8	1,7	36,6	59,4	4,0	100,0	2 172
Provence-Alpes-Côte d'Azur	1 416,4	12,9	54,3	38,0	7,6	100,0	3 399
Champagne-Ardenne	152,0	1,4	32,8	62,9	4,3	100,0	2 193
Midi-Pyrénées	452,2	4,1	37,4	58,7	4,0	100,0	2 558
Languedoc-Roussillon	416,5	3,8	45,2	51,3	3,5	100,0	2 747
Basse-Normandie	233,4	2,1	28,2	68,3	3,5	100,0	2 730
Poitou-Charentes	260,9	2,4	34,2	63,2	2,6	100,0	2 568
Centre	387,4	3,5	37,3	58,5	4,2	100,0	2 617
Limousin	86,9	0,8	28,2	66,3	5,5	100,0	2 266
Corse	56,9	0,5	54,2	45,5	0,3	100,0	3 372
Bourgogne	315,2	2,9	35,3	60,6	4,1	100,0	3 213
Bretagne	458,4	4,2	37,1	58,2	4,7	100,0	2 756
Aquitaine	535,6	4,9	43,4	51,8	4,9	100,0	2 748
Franche-Comté	161,6	1,5	33,5	63,4	3,1	100,0	2 477
Haute-Normandie	268,4	2,4	36,4	54,1	9,5	100,0	2 661
Pays de la Loire	663,4	6,0	36,9	60,7	2,4	100,0	2 808
Lorraine	322,2	2,9	32,9	60,4	6,7	100,0	2 287
Nord-Pas-de-Calais	461,6	4,2	45,8	43,8	10,4	100,0	2 722
Alsace	221,3	2,0	29,0	61,5	9,5	100,0	2 698
Île-de-France	2 377,8	21,7	63,2	23,8	13,0	100,0	4 159
DOM	209,5	1,9	44,6	50,2	5,2	100,0	5 360
Ensemble	10 972,7	100,0	43,3	50,0	6,7	100,0	3 031

*Note de lecture : la région est celle correspondant à l'adresse des propriétaires. Les kilomètres n'ont vraisemblablement pas été effectués pour leur totalité dans cette région.*

Champ : véhicules circulants de moins de 30 ans et hors véhicules de type tout-terrain.

Source : SOeS, enquête 2RM 2012

**Tableau 7 – Kilométrage annuel par zonage urbain d’immatriculation et réseau routier**

	Kilométrage annuel parcouru						Kilométrage annuel moyen
	En millions	En %	Répartition par segment (en %)				
			Ville	Route	Autoroute	Ensemble	
Grands pôles (plus de 10 000 emplois)	6 319,9	57,6	57,2	34,8	8,1	100,0	3 270
Couronnes des grands pôles	2 442,2	22,3	28,2	65,5	6,3	100,0	2 925
Communes multipolarisées des grands pôles	606,9	5,5	25,2	69,5	5,3	100,0	2 916
Autres communes multipolarisées	520,0	4,7	22,2	74,1	3,7	100,0	2 503
Moyens pôles (5 000 à 10 000 emplois)	284,1	2,6	41,5	54,5	4,0	100,0	2 851
Couronnes des moyens pôles	69,1	0,6	24,1	73,6	2,2	100,0	2 596
Petits pôles urbains (moins de 5 000 emplois)	300,2	2,7	34,7	62,2	3,1	100,0	2 576
Couronnes des petits pôles	32,3	0,3	23,2	72,6	4,2	100,0	3 234
Communes isolées hors influence des pôles	398,1	3,6	20,8	76,1	3,1	100,0	2 159
Ensemble	10 972,7	100,0	43,3	50,0	6,7	100,0	3 031

Champ : véhicules circulants de moins de 30 ans et hors véhicules de type tout-terrain.  
Source : SOeS, enquête 2RM 2012

**Tableau 8 – Répartition du kilométrage annuel par zonage urbain d’immatriculation et type de véhicule**

	Kilométrage annuel parcouru (en millions)	Répartition par type de véhicule (en %)				
		Cyclomoteurs	Motocyclettes			Ensemble
			<= 125 cm <sup>3</sup>	de 125 à 750 cm <sup>3</sup>	> 750 cm <sup>3</sup>	
Grands pôles (plus de 10 000 emplois)	6 319,9	21,3	27,6	25,4	25,7	100,0
Couronnes des grands pôles	2 442,2	22,4	12,3	30,8	34,4	100,0
Communes multipolarisées des grands pôles	606,9	31,5	13,2	24,0	31,3	100,0
Autres communes multipolarisées	520,0	35,6	12,3	25,6	26,4	100,0
Moyens pôles (5 000 à 10 000 emplois)	284,1	27,0	12,7	25,5	34,9	100,0
Couronnes des moyens pôles	69,1	27,7	20,0	31,6	20,7	100,0
Petits pôles urbains (moins de 5 000 emplois)	300,2	30,7	17,4	21,3	30,5	100,0
Couronnes des petits pôles	32,3	14,7	7,8	28,7	48,8	100,0
Communes isolées hors influence des pôles	398,1	24,1	15,7	29,0	31,2	100,0
Ensemble	10 972,7	23,3	21,5	26,6	28,6	100,0

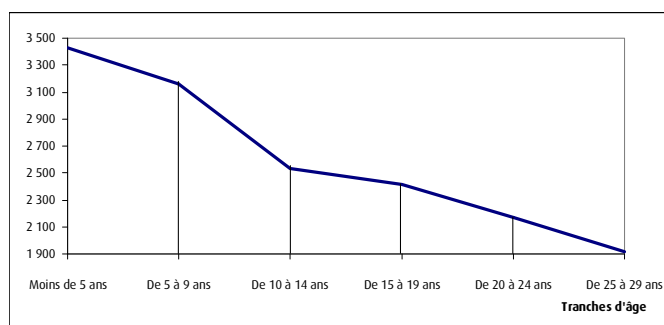
Champ : véhicules circulants de moins de 30 ans et hors véhicules de type tout-terrain.  
Source : SOeS, enquête 2RM 2012

## Les véhicules anciens parcourent moins de kilomètres que les véhicules récents

Plus le véhicule est âgé, moins il effectue de kilomètres (*graphique 3*). Les 2RM de moins de 5 ans parcourent en moyenne 3 431 kilomètres par an, soit 1,8 fois plus que les 2RM âgés de 25 à 29 ans. Contrairement aux motocyclettes, les cyclomoteurs les plus âgés roulent peu. Ainsi, les cyclomoteurs âgés de 25 à 29 ans

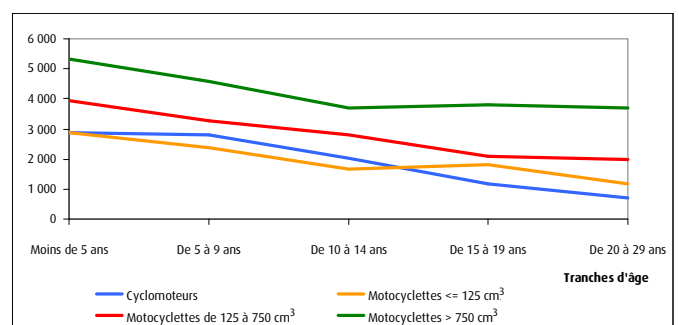
ne réalisent que 420 kilomètres en moyenne par an, soit près de 7 fois moins que les cyclomoteurs récents. Les motocyclettes de plus de 750 cm<sup>3</sup> les plus anciennes parcourent encore beaucoup de kilomètres (*graphique 4*).

**Graphique 3 – Kilométrage annuel moyen selon l’âge du véhicule**



Champ : véhicules circulants de moins de 30 ans et hors véhicules de type tout-terrain.  
Source : SOeS, enquête 2RM 2012

**Graphique 4 – Kilométrage annuel par type de véhicule**



## Les 2RM consomment en moyenne 5,8 litres aux 100 kilomètres

Une infime proportion de véhicules est dotée d'une motorisation électrique (*tableau 9*). Près de deux tiers des véhicules à moteur essence sont équipés d'un moteur à quatre temps, en principe moins polluant pour l'environnement qu'un moteur à deux temps. Globalement, les deux-roues motorisés consomment en moyenne 5,8 litres aux 100 kilomètres (*tableau 10*), et ce niveau n'est pas

modifié en se restreignant aux seuls véhicules à essence. Les cyclomoteurs consomment un peu moins que la moyenne. Parmi les motocyclettes, la consommation est croissante avec la cylindrée. Les motocyclettes de moins de 125 cm<sup>3</sup> consomment en moyenne 4,6 litres aux 100 kilomètres contre 6,8 litres en moyenne pour les motocyclettes de plus de 750 cm<sup>3</sup>.

**Tableau 9 – Type de motorisation des véhicules**

	Effectif (en milliers)	En %
Essence	3 613,6	99,8
<i>dont 2 temps</i>	978,2	27,1
<i>dont 4 temps</i>	2 358,3	65,3
<i>dont inconnu</i>	277,1	7,7
Électrique	7,1	0,2
Ensemble	3 620,7	100,0

Champ : véhicules circulants de moins de 30 ans et hors véhicules de type tout-terrain.  
Source : SOeS, enquête 2RM 2012

**Tableau 10 – Consommation moyenne par type de véhicule**

	Consommation moyenne (nb litres/100 km)
Cyclomoteurs	5,1
Motocyclettes <= 125 cm <sup>3</sup>	4,6
Motocyclettes de 125 à 750 cm <sup>3</sup>	6,2
Motocyclettes > 750 cm <sup>3</sup>	6,8
Total motocyclettes	6,0
Ensemble	5,8

## Les cyclomoteurs sont principalement assurés au tiers

Un peu plus de la moitié des deux-roues sont assurés tous risques (*tableau 11*). Cette assurance couvre à la fois les dommages corporels et matériels causés aux tiers par le véhicule assuré mais également les dommages causés au véhicule, quel qu'en soit le responsable. Cette proportion est plus importante parmi les véhicules de forte cylindrée. Ainsi, 62,7 % des motocyclettes de plus de 750 cm<sup>3</sup> sont assurées tous risques, contre seulement 41,3 % des cyclomoteurs qui sont majoritairement assurés au tiers. Ce mode d'assurance est le minimum légal permettant de conduire un 2RM, garantissant l'indemnisation des dommages matériels et corporels qui pourraient être causés à des tiers par le conducteur du véhicule lors d'un accident.

Les 2RM de forte cylindrée, plus coûteuses, sont davantage assurées contre le vol et l'incendie que les autres modèles. Ainsi,

80 % des motocyclettes de plus de 750 cm<sup>3</sup> disposent d'une telle assurance, contre seulement 61,3 % des cyclomoteurs. Ce constat est à mettre en relation avec le fait que les garanties contre le vol et l'incendie sont souvent incluses dans les contrats tous risques.

Les contrats au tiers ou tous risques peuvent être complétés par une assurance individuelle du conducteur de façon à couvrir le conducteur en cas d'accident corporel. Plus la cylindrée du 2RM est élevée et plus le véhicule dispose de cette assurance. Ainsi, 87,3 % des motocyclettes de plus de 750 cm<sup>3</sup> sont couvertes par une assurance individuelle du conducteur contre 73,8 % des cyclomoteurs. Par ailleurs, plus d'une personne sur dix ne sait pas si elle dispose d'une assurance individuelle du conducteur par rapport à son véhicule.

**Tableau 11 – Niveau d'assurance des véhicules**

	Cyclomoteurs (en %)	Motocyclettes (en %)				Ensemble
		<= 125 cm <sup>3</sup>	de 125 à 750 cm <sup>3</sup>	> 750 cm <sup>3</sup>	Total	
Au tiers	53,6	43,2	50,2	36,1	43,8	46,4
Tous risques	41,3	54,6	48,5	62,7	54,6	51,1
Ne sait pas	5,1	2,2	1,3	1,3	1,6	2,5
Ensemble	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

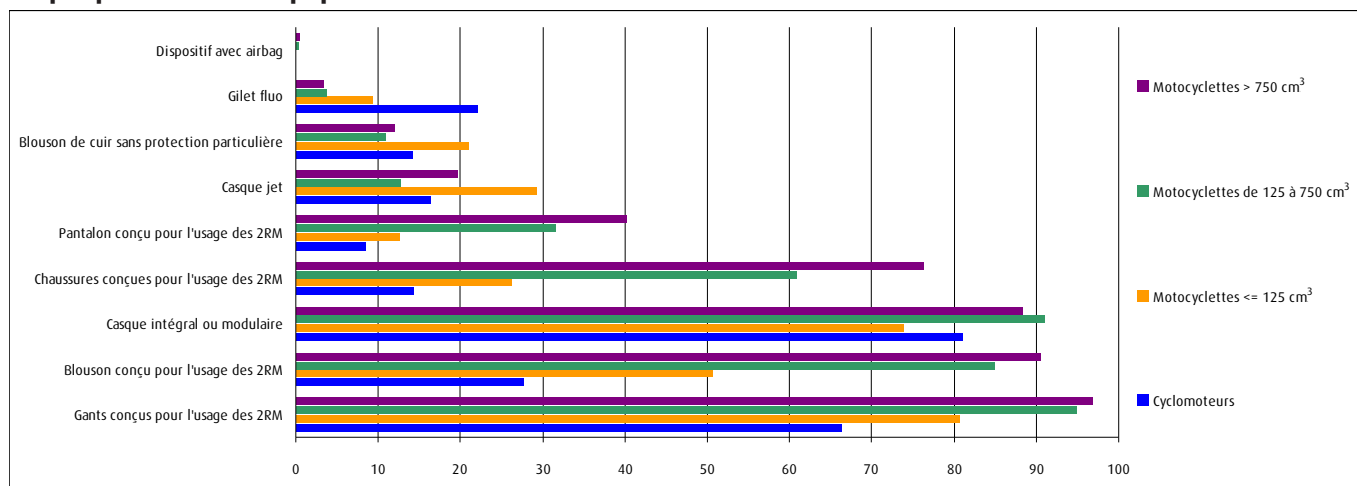
Champ : véhicules circulants de moins de 30 ans et hors véhicules de type tout-terrain.  
Source : SOeS, enquête 2RM 2012

## L'équipement augmente avec la cylindrée

Parmi les conducteurs de deux-roues, 83 % sont équipés d'un casque intégral ou modulaire. Les conducteurs de 125 cm<sup>3</sup> sont les plus nombreux à préférer le « jet » (29 %) à l'intégral (*graphique 5*). En matière de vêtements de protection (gants, blouson, chaussures et pantalon conçus pour l'usage des deux-roues), les cyclomotoristes sont nettement moins équipés que les motocyclistes. De manière générale, le taux d'équipement de ces éléments protecteurs augmente avec la puissance du deux-roues. Ainsi, seulement 14 % des cyclomotoristes sont équipés de

chaussures conçues pour l'usage des deux-roues, contre 52 % des motocyclistes. Les motocyclistes âgés de 14 à 24 ans sont aussi bien voire mieux équipés que ceux âgés de 25 ans et plus. Il en va de même pour les cyclomotoristes âgés de 14 à 24 ans, sauf en matière de chaussures et pantalon conçus pour l'usage des deux-roues, où les taux d'équipement sont deux fois plus faibles qu'au sein des cyclomotoristes âgés de 25 ans ou plus, où ils sont déjà très faibles.

## Graphique 5 – Taux d'équipement des véhicules



Champ : véhicules circulants de moins de 30 ans et hors véhicules de type tout-terrain.

Source : SOeS, enquête 2RM 2012

## Méthodologie

L'enquête de 2012 sur l'utilisation des deux-roues motorisés (2RM 2012) a pour but de déterminer un niveau de parc circulant de deux-roues en France, de mesurer le kilométrage effectué, et de caractériser les usages. Les véhicules faisant partie du champ de l'enquête sont de type cyclomoteurs ou motocyclettes (tous types de cylindrées), y compris les tricycles pendulaires de type « MP3 ». Les tricycles non pendulaires (de type « Trike »), les quadricycles (de type « Quad »), les side-cars ainsi que tous les véhicules de transport de marchandises ne font pas partie du champ de l'enquête. Deux unités statistiques sont distinguées : le véhicule enquêté et le conducteur principal du véhicule enquêté. L'enquête porte sur les deux-roues immatriculés en France métropolitaine et dans les 5 DOM (Martinique, Guadeloupe, Guyane, Réunion, Mayotte).

L'enquête est effectuée par sondage dans le répertoire statistique des véhicules routiers du Service de l'observation et des statistiques (SOeS), qui rassemble l'ensemble des cartes grises des véhicules. Une grande partie de ces véhicules, dont les dates de mises en circulation débutent *grosso modo* en 1925, n'est évidemment plus en circulation : véhicules détruits, périmés, hors d'usage, oubliés, exportés... Les véhicules appartenant aux entreprises ne sont pas tous conservés dans la base de sondage : sont retirés les véhicules appartenant aux garages, concessionnaires, assurances (rachat de véhicules endommagés ou volés – le professionnel qui achète le véhicule procède alors à sa revente ou à sa destruction), identifiés après appariement avec la base Sirene. Ne sont conservés que les véhicules susceptibles de participer à la constitution d'un parc « circulant ». Moins de 3 % des deux-roues présents dans la base de sondage, comme dans l'échantillon puis la base finale des répondants, appartiennent à des entreprises. Ces 100 000 véhicules ne disposent pas tous d'un conducteur principal : un sur trois est conduit par plusieurs conducteurs, sans conducteur principal (livreurs de pizzas...).

Après apurement de la base de sondage, un échantillon de 30 000 véhicules de moins de 30 ans a été constitué, complété par un échantillon de 500 véhicules de 30 ans et plus dont l'existence a été confirmée dans le répertoire statistique des véhicules routiers après 2008 (changement de titulaire, d'adresse, immatriculation en « série normale »...). L'échantillon des 30 000 deux-roues a été constitué par sondage stratifié selon la classe d'âge du véhicule, le type de cylindrée et le type de zonage urbain. Pour les motocyclettes âgées de plus de 5 ans, le sondage s'effectue par ailleurs à probabilités inégales, selon que l'existence du véhicule soit ou non confirmée dans le répertoire après 2008.

L'enquête a été réalisée par voie postale et électronique, en mars 2012. Un questionnaire est envoyé au titulaire de la carte grise, qui renseigne le début du questionnaire. La suite du questionnaire est alors renseignée par le conducteur principal du véhicule, ou par toute personne habilitée en cas d'absence de ce dernier.

L'enquête permet d'établir des statistiques sur le parc circulant de 2RM et son usage. Les thèmes abordés dans le questionnaire sont : le kilométrage par types de véhicules (cyclomoteurs, motocyclettes) et type de réseaux (ville, route, autoroute), les caractéristiques du véhicule, les motifs, la fréquence et le type d'utilisation, les modalités de stationnement, l'équipement associé à l'usage du véhicule, une caractérisation des déplacements domicile-travail, l'accidentologie non fatale.

### Calcul des densités de deux-roues motorisés par région et zonage urbain

La densité de deux-roues est définie comme le rapport entre le nombre de véhicules du parc circulant et la population âgée de 14 ans et plus pour la zone géographique considérée. Les chiffres de population utilisés sont issus du recensement de la population de 2009 (dernières données disponibles au moment de l'enquête).



## Définitions

Le **parc à disposition** est constitué de l'ensemble des deux-roues motorisés qui sont en état de marche ou en panne mais qui devraient être réparés.

Dans l'étude, le **parc circulant** est constitué de l'ensemble des véhicules à la disposition des ménages qui ont parcouru au moins un kilomètre dans l'année, hors véhicules de 30 ans et plus ou de type tout terrain.

Un **cyclomoteur** est un deux-roues motorisé de cylindrée strictement inférieure à 50 cm<sup>3</sup>. La conduite de ce type de véhicule est possible dès 14 ans avec le brevet de sécurité routière (BSR).

Une **motocyclette** est un deux-roues motorisé dont la cylindrée est supérieure ou égale à 50 cm<sup>3</sup>. La conduite d'un deux-roues motorisé qui n'excède pas 125 cm<sup>3</sup> de cylindrée est possible dès 16 ans avec le permis A1. La conduite d'un deux-roues motorisé de cylindrée supérieure à 125 cm<sup>3</sup> est possible dès 18 ans avec le permis A2.

Au-delà, sans qu'existe de définition officielle, le marché distingue différents types de deux-roues.

Un **scooter** est un deux-roues motorisé confortable qui protège du vent et de la pluie, sans être enveloppant. Le scooter implique une position de conduite détendue, les pieds reposant sur un plancher. Le scooter est le deux-roues motorisé le plus ciblé pour les trajets en ville et de courte durée.

Un **custom** est une motocyclette caractérisée par l'absence de carénage et une position de conduite spécifique avec les pieds en avant, les bras en l'air et le dos cambré.

Une **basique-classique** est une motocyclette facile à conduire et à entretenir. Elle est particulièrement adaptée aux trajets quotidiens. Elle est plus accessible physiquement et financièrement que les autres catégories de motocyclettes.

Un **roadster** est une motocyclette caractérisée par l'absence de carénage. L'accent est mis sur les sensations d'accélération, de nervosité et de maniabilité. L'absence de carénage expose le conducteur à la pression du vent.

Une **routière** est une motocyclette privilégiant le confort de conduite et conçue pour les longs trajets routiers. Elle se caractérise par une position de conduite proche de la verticale pour permettre de conserver le dos droit, les bras tendus et les jambes dépliées. Ce type de motocyclette accueille facilement un passager et une bagagerie. La plupart des routières sont dotées d'un moteur de forte cylindrée et d'un carénage plus ou moins enveloppant destiné à protéger du vent et des intempéries.

Une **sportive** est une motocyclette dotée de carénages très enveloppants. Elle dérive des motocyclettes utilisées en compétition de vitesse. Elle est plus petite et légère qu'une routière donc capable d'accélération et de vitesse élevées. Elle est peu adaptée au transport d'un passager ou d'un bagage. Elle est peu recommandée pour un usage urbain en raison d'une mauvaise maniabilité à basse vitesse.

Un **GT (grand tourisme)** est une motocyclette d'inspiration américaine, confortable, lourde, de grosse cylindrée, équipée pour le voyage et adaptée aux longs trajets routiers.

Un **trail** est une motocyclette conçue sur une architecture de motocyclette tout-terrain mais avec des équipements adaptés à la route.

Le **zonage en aires urbaines de 2010** s'appuie sur les définitions suivantes :

- un **pôle** est une unité urbaine d'au moins 1 500 emplois. Une **unité urbaine** est une commune ou un ensemble de communes présentant une zone de bâti continu (pas de coupure de plus de 200 mètres entre deux constructions) qui compte au moins 2 000 habitants ;
- une **aire** est composée d'un **pôle** et le plus souvent d'une couronne. Sa **couronne** correspond aux communes ou unités urbaines, dont au moins 40 % de la population résidente ayant un emploi travaille dans le pôle ou dans des communes attirées par celui-ci selon un processus itératif. Les **grandes aires urbaines** sont basées sur des pôles d'au moins 10 000 emplois, les **moyennes aires** sont basées sur des pôles de 5 000 à moins de 10 000 emplois et les **petites aires** sont basées sur des pôles de 1 500 à moins de 5 000 emplois ;
- les **communes multipolarisées des grandes aires urbaines** sont les communes situées hors des aires, dont au moins 40 % de la population résidente ayant un emploi travaille dans plusieurs grandes aires urbaines, sans atteindre ce seuil avec une seule d'entre elles. Elles forment avec elles un ensemble d'un seul tenant, appelé espace des grandes aires urbaines. L'ensemble constitué par les couronnes des grands pôles urbains et les communes multipolarisées des grandes aires constituent l'espace périurbain ;
- les **autres communes multipolarisées** sont les communes situées hors de l'espace des grandes aires urbaines, dont au moins 40 % de la population résidente ayant un emploi travaille dans plusieurs aires (qu'elles soient grandes, moyennes ou petites) ;
- les **communes isolées hors influence des pôles** sont les communes n'appartenant pas à une aire et non multipolarisées.



## Chiffres & statistiques

Commissariat général  
au développement  
durable

Service  
de l'observation  
et des statistiques

Tour Voltaire  
92055 La Défense cedex  
Mel :  
diffusion.soes.cgdd@  
developpement-  
durable.gouv.fr  
Télécopie :  
(33/0) 1 40 81 13 30

Directeur  
de la publication  
Sylvain Moreau

ISSN : 2102-6378

© SOeS 2013

Florent OVIEVE  
Philippe ROUSSEL