

S.A.E.I.

A.T.P. socio-économie des transports

**L'ESSOR DES DEUX - ROUES**

**ANALYSE D'UNE ERREUR DE PREVISION**



**BETEREM**

bureau d'études techniques pour l'urbanisme et l'équipement de  
la région méditerranéenne - société civile au capital de 200.000f.

SIÈGE SOCIAL: 17 allée Cervantès - parc du roy d'Espagne - 13 008 - Marseille - tel: (81) 73 43 81.

3016

mars 75

S. A. E. I.  
A. T. P. SOCIO-ECONOMIE DES TRANSPORTS

---

L'ESSOR DES DEUX-ROUES  
ANALYSE D'UNE ERREUR DE PREVISION

---

JANVIER 1975

Marché N° 74 000 17

Responsable scientifique : B. AVEROUS (Chef de section BETEREM)

Equipe de travail : MM. B. AVEROUS  
A. COULON  
J. MAESTRIPIERI  
B.MATALON (Conseiller scientifique)

Service des Affaires Économiques  
DOCUMENTATION  
Réf. n° 30 16

## S O M M A I R E

=====

	<u>Pages</u>
INTRODUCTION	1
Avertissement : La Terminologie adoptée	3
<u>Première partie</u>	
Production, Consommation et Utilisation des Deux-Roues - Quelques données statistiques	5
I - La production des deux-roues en France et le Marché Intérieur -	6
A - Les bicyclettes -	7
B - Les motocycles de cylindrée inférieure à 50 cm <sup>3</sup> .	11
C - Les motocycles de cylindrée supérieure à 50 cm <sup>3</sup>	13
D - Quelques données étrangères	15
II - Quelques données concernant le parc et l'utilisation des deux-roues.	22
A - Le parc des deux-roues et l'équipement des ménages	22
B - L'utilisation urbaine du deux-roues	30
<u>Deuxième partie</u>	
Analyse qualitative de la pratique du deux- roues en 1974 -	34
I - Résumé de l'analyse des publicités	25
II - Attitudes et comportements par rapport aux divers types de deux roues en 1974 -	38
A - Remarques Préliminaires : Le concept de mode dominant.	39

	<u>Pages</u>
B - Le deux-roues par rapport à la voiture - Evolution de l'attitude par rapport à la voiture	40
C - Les deux-roues concurrents des trans- ports en commun et de la marche à pied?	51
D - Atouts et handicaps des deux-roues -	52
III - Esquisse d'une typologie des utilisateurs des deux-roues.	55
A - Ceux qui ne possèdent qu'un deux-roues	56
B - Ceux qui disposent à la fois d'un véhicu- le à deux-roues et d'une voiture -	64
IV - En résumé : Caractérisation du changement par rapport aux deux-roues -	71
 <u>Troisième partie</u>	
Analyse d'une erreur de prévision -	74
 ANNEXE -	
Analyse de publicités	A.1

## INTRODUCTION

Parler aujourd'hui de "politiques en faveur des deux-roues", de "l'avenir des deux-roues" n'est pas signe d'originalité. La crise de l'énergie et ses manifestations de 1974, ont en effet précipité un phénomène préexistant : l'essor des deux-roues. Ce phénomène touche, d'ailleurs, de nombreux pays, même s'il se traduit très différemment d'un pays à un autre.

Lorsque nous avons proposé d'étudier "l'essor des deux-roues", la crise de l'énergie n'avait pas encore éclaté au grand jour et il nous semblait déjà urgent d'étudier le changement auquel nous assistions et d'essayer de comprendre ce que nous avions convenu d'appeler une "erreur de prévision", puisque les deux-roues semblaient, contre toute attente, effectuer un retour en force.

Parler d'erreur de prévision revient à dire qu'il existe un décalage entre les mécanismes et les phénomènes pris en compte par les chercheurs dans leurs prévisions et les mécanismes et les phénomènes explicatifs des comportements observés. Notre démarche doit donc s'appuyer sur une analyse exploratoire du phénomène deux-roues en 1974.

Une partie importante de notre travail a donc consisté à caractériser le phénomène deux-roues en 1974 et à mettre en évidence les changements par rapport à un passé récent.

Il est clair qu'il ne s'agit ici que d'une première exploration et plutôt que d'approfondir méthodiquement certains points particuliers, nous avons préféré une exploration tous azimuts visant à caractériser le phénomène deux-roues dans son ensemble en acceptant le risque de rester, parfois, superficiels.

Toutefois, le changement par rapport aux deux-roues nous semblait avant tout qualitatif et nous avons essentiellement cherché à caractériser ce changement sous cet aspect en réalisant une série d'entretiens approfondis auprès

d'usagers de deux-roues et en analysant la publicité 1974 concernant les deux-roues. Cette analyse a également été complétée par une série d'entretiens avec des professionnels (producteurs, importateurs, revendeurs ...). C'est cette analyse qualitative que nous présentons dans la deuxième partie de ce rapport.

Dans la première partie, nous avons regroupé et analysé l'essentiel des données statistiques aujourd'hui disponibles sur le marché des deux-roues et leur utilisation en France. Les données concernant la production sont généralement issues de la Chambre Syndicale Nationale du Cycle et du Motocycle que nous remercions pour son accueil et sa collaboration.

Ainsi, au moment où "tout le monde" s'intéresse aux deux-roues, dans une situation caractérisée par la pénurie d'information à leur sujet, nous proposons, au terme d'une première recherche, quelques résultats et quelques réflexions sur le phénomène deux-roues tel que nous avons pu l'observer en 1974.

Cette analyse nous permettra de proposer, dans une troisième partie, quelques réflexions concernant "l'erreur de prévision".

### AVERTISSEMENT : LA TERMINOLOGIE ADOPTÉE

Si le terme de "bicyclette" est clair, le terme "deux-roues motorisé" recouvre, du cyclomoteur à la grosse moto, des véhicules si différents par leurs performances et par leur morphologie, que le profane "s'y perd" ; en règle générale, il se réfère à deux images sommaires : la "mobylette" par extension du modèle de cyclomoteur bien connu, qu'il dénomme par ailleurs fréquemment "vélomoteur", et la "moto", les critères de classement étant le plus souvent le bruit ou l'aspect extérieur... Les producteurs, quant à eux, basent leurs statistiques sur la cylindrée.

Par ailleurs, la terminologie officielle, souvent ignorée du public non averti, manque de clarté :

- . ambiguïté dans les termes : Rien ne dit a priori quel est le "plus gros" entre un cyclomoteur et un vélomoteur ? Une 125 est-elle une moto-cyclette ou un vélomoteur ?

- . définitions précises mais compliquées

Suite aux lacunes de chacune de ces classifications, nous avons, tout d'abord, pensé à définir des groupes plus homogènes, donc plus faciles à caractériser mais aussi plus nombreux. Une telle entreprise aurait nécessité une étude plus approfondie et, pour la clarté de l'exposé et la facilité de la lecture, nous avons préféré adopter la terminologie officielle qui a le mérite de s'appuyer sur des critères précis de classification que nous rappelons sommairement dans le tableau ci-après. Néanmoins, chaque fois que le besoin s'en est fait sentir, nous avons établi des sous-catégories plus fines correspondant à certains types de véhicules.

TABLEAU N° 1 - LA REGLEMENTATION EN VIGUEUR

	BICYCLETTE	CYCLOMOTEUR	VELOMOTEUR	MOTOCYCLETTE
DEFINITION REGLEMENTAIRE	. deux-roues . pas de moteur	.deux-roues .un pédalier .moteur < à 50 cm <sup>3</sup> .vitesse limi.à 45km/h	.deux-roues .moteur ≤ à 125 cm <sup>3</sup> .pas de vitesse limitée	.deux-roues .moteur > à 125 cm <sup>3</sup>
AGE REQUIS	. pas de condition d'âge	.maintenu provisoirement à 14 ans révolus (1)	.16 ans révolus	.18 ans révolus
PERMIS DE CONDUIRE	. pas de permis	.pas de permis .attestation d'assur.	.permis A1 (connaissance du code et de la signalisation) ou permis tout autre catégorie. .attestation d'assur. .carte grise	.permis A (épreuves orale et pratique) - autres permis non valables. .attestation d'assur. .carte grise
ET AUTRES DOCUMENTS EXIGIBLES	Port de la carte d'identité conseillé			
PLAQUES D'IDENTIFICATION	.plaque métallique indiquant nom et domicile du propriétaire		.plaque d'immatriculation (N° minéralogique)	
PORT DU CASQUE	. facultatif	. Facultatif mais conseillé	O b l i g a t o i r e . Pour conducteur et passagers . En agglomération et hors agglomération	
VOIE DE CIRCULATION	. autoroutes interdites, pistes cyclables obligatoires		.pistes cyclables interdites	.pistes cyclables interdites
ASSURANCES OBLIGATOIRES	. pas d' obligation d'assurance	.assurance responsabilité civile ("aux tiers") .s'il y a un passager : la garantie spéciale de la responsabilité vis à vis du passager est obligatoire		

(1) En ce qui concerne le cyclomoteur, l'âge de conduite libre doit être relevé de 14 à 16 ans, l'obtention du brevet scolaire sera alors nécessaire pour être autorisé à conduire un cyclomoteur entre 14 et 16 ans.



PREMIERE PARTIE

---

PRODUCTION, CONSOMMATION et UTILISATION DES DEUX ROUES  
QUELQUES DONNEES STATISTIQUES

## I - LA PRODUCTION DES DEUX ROUES EN FRANCE ET LE MARCHÉ INTERIEUR

---

Nous présentons, dans ce chapitre, l'essentiel des données disponibles sur la production française des deux roues et sur le marché intérieur français. Les commentaires que nous proposons de ces résultats correspondent souvent à des remarques formulées par les professionnels eux-mêmes.

Afin de mieux caractériser la situation française, nous donnerons quelques éléments sur les productions et surtout les marchés intérieurs étrangers. Compte tenu de ce qu'il n'existe pratiquement pas de mesure récente sur l'évolution de l'utilisation des deux roues en France, c'est essentiellement du point de vue quantitatif, l'analyse du marché intérieur qui peut nous renseigner sur l'essor des deux roues. Enfin, nous noterons au passage quelques éléments sur l'organisation de la production et son évolution.

Compte tenu des différences qui existent, tant au niveau de la production que de la consommation entre les divers types de deux-roues, nous adopterons une classification modale parlant successivement des bicyclettes, des cyclomoteurs et vélomoteurs de cylindrée inférieure à 50 cm<sup>3</sup> et enfin, des motocycles supérieurs à 50 cm<sup>3</sup> (vélomoteurs et motocyclettes).

Il est clair que certains constructeurs ont une production diversifiée et interviennent dans plusieurs branches (Peugeot et Gitane construisent des cycles et des cyclomoteurs) voire même dans toutes (Motobécane).

Les chiffres que nous citons dans ce document nous ont, le plus souvent, été communiqués par la Chambre Syndicale du Cycle et du Motocycle ; à la date de rédaction de ce rapport, les bilans 1974 ne sont pas encore établis, et les derniers chiffres officiels sont ceux des bilans 1973 ; néanmoins, pour cerner le phénomène dans ses évolutions les plus récentes, nous avons évalué les chiffres 1974 de production et de marché par extrapolation des résultats du 1er semestre 1974, en admettant la relation :

$$\text{Prod. 74} = \text{Prod. 73} \times \frac{\text{Prod. 1er semestre 74}}{\text{Prod. 1er semestre 73}}$$

Cette approximation est, pour l'instant, jugée acceptable par les professionnels.

## A - Les bicyclettes

A l'heure actuelle, la France occupe le 5<sup>o</sup> rang dans la production mondiale de cycles, assez loin derrière les USA. L'augmentation constante de la production depuis les années 60, s'est accentuée au début de la dernière décennie : la production a doublé en cinq ans (de 1967 à 1972) sous l'impulsion des exportations, le marché intérieur s'en est trouvé relancé et prend le relais des exportations depuis cette dernière date (72) (voir graphiques N° 1,2 et 4, pages 18, 19 et 21).

### A1 - Quelques éléments sur la profession

Cet accroissement de la production s'est accompagné de modernisation et de concentrations très importantes. Au lendemain de la dernière guerre, 140 constructeurs étaient recensés par la Chambre Syndicale Nationale du Cycle ; ils n'étaient plus que 92 en 1951, 62 en 1960 et enfin, 35 en 1973.

Chez les artisans monteurs, le phénomène est encore plus poussé : 237 en 1945, ils ne sont plus que 35 en 1973. Parallèlement, leur part dans la production a rapidement baissé : en 1967 ils étaient encore 90 et participaient pour 18 % à l'ensemble de la production ; leur part n'est aujourd'hui que de 5 %.

Parmi les constructeurs, les douze plus gros réalisent à eux-seuls 90 % de la production, alors qu'ils n'en réalisaient que 77 % en 1968. Depuis cette époque, certaines entreprises ont pris une autre dimension, trois notamment dépassent largement toutes les autres, à savoir, par ordre d'importance décroissante (production), Peugeot, Motobécane et Micmo-Gitane qui, à elles-seules, assurent 68 % de la production. Cette suprématie à toutes chances de s'accroître car, face à un marché en expansion, ces grosses firmes continuent, actuellement, à fournir de sérieux efforts d'investissements qui se traduisent, d'ailleurs, depuis 1970, par une augmentation annuelle très importante de leur chiffre d'affaires. Les accords récents (1974) conclus par Renault avec Gitane, Motobécane et Vélosolex, nous montrent que la profession est encore en pleine mutation.

L'implantation géographique des établissements ne nous apprend pas grand-chose ; peu soucieuses de la proximité d'un marché (sauf peut-être pour la région du Nord), les entreprises semblent avoir plutôt opté pour les pôles traditionnels de la métallurgie (Rhône, Nord), ou cédé aux avantages de la capitale (Ile de France).

## A2 - Evolution de la production et du marché intérieur

### A2a - La production et le produit

Avec plus de deux millions de cycles en 1973, la France n'est que le 5ème producteur mondial : le groupe de tête des pays producteurs comprend les USA et le Japon (1) qui vient de les rattraper (9,5 millions chacun) ainsi que l'URSS (7,5 millions).

Les Allemands de l'Ouest produisent 3,3 millions, alors que la France se retrouve en tête d'un groupe de 5 nations qui avoisinent les 2 millions : Inde, Formose, Grande-Bretagne et Italie. Ce groupe devance nettement ses suivants immédiats : Pays-Bas, Autriche et Pologne.

La période de pénurie de l'après-guerre a été favorable au cycle : de nombreux ménages français se sont équipés ou rééquipés et la production a fortement progressé pour atteindre un maximum relatif en 1949 (1 300 000 unités). Mais tout de suite après, la concurrence des premiers cyclomoteurs et scooters s'est fait sentir sur les ventes : entre les années 50 et 60, le marché du vélo a connu un grand creux (700 000 seulement en 56/57). La concurrence de la voiture commençait aussi à se faire sentir à cette époque.

Ce n'est qu'en 1967 que la production a redémarré sous l'impulsion des Etats-Unis notamment, qui découvraient l'usage "loisir" de la bicyclette ; en cinq ans, de 67 à 72, les industriels français ont doublé leur production : de 1 à 2 millions d'unités. Cette augmentation de la production semble se confirmer actuellement (environ 2 500 000 cycles en 1974).

(1) Les vélos japonais sont en train d'envahir le marché américain.

Ce bouleversement dans la quantité s'est accompagné d'un changement dans la nature du produit : la structure traditionnelle de la production était de 63 % de cycles adultes contre 37 % de cycles enfants ; en 1973, les chiffres sont respectivement de 75 % et 25 %. Le marché était essentiellement lié à la clientèle des enfants et des juniors. En 1967, la création de la bicyclette pliable a modernisé l'image du vélo et permis d'atteindre les adultes de nouvelles couches sociales. La pratique de la balade à bicyclette s'étendant, essentiellement pour des motifs de santé, ce produit s'est élaboré pour devenir plus fonctionnel tandis qu'une autre partie de la clientèle s'est tournée vers le vélo de course sur mesure ou le cyclo-touriste.

C'est ainsi que le routier classique traditionnel, surtout utilitaire, s'est presque effacé devant le vélo pliant et ensuite le vélo de type "course". Il est à remarquer que très vite, la clientèle a évolué vers le haut de la gamme délaissant les vélos "demi-course" ou "course-amateur" pour des vélos plus élaborés de type "course". Ces derniers, même s'ils ne sont pas utilisés pour la compétition, offrent par la qualité de leurs constituants, des possibilités intéressantes de transformation en vue d'usages moins sportifs (pignons arrière plus étagés, triple plateaux, garde-boue) qui ne nuisent pas à leur caractère performant, leur légèreté et leur solidité. Peu à peu d'ailleurs, ces produits se sont transformés dans ce sens de la demande, dès la phase de fabrication, s'éloignant ainsi du vélo compétition dont ils étaient partis.

#### A2b - Le marché intérieur

Le marché intérieur Français a évolué comme la production jusqu'en 1968. En 1968 puis en 1969, la demande très forte a dépassé l'offre et sur les 1 430 000 bicyclettes vendues cette année là, 350 000 ont été importées ; c'est cette période qui a marqué le renouveau de l'importation en provenance d'Italie en grande majorité et de l'Espagne (qui correspond aujourd'hui à 20 % du marché).

La toute récente crise de l'énergie a provoqué un accroissement spectaculaire des ventes de 52 % sur le premier semestre 1974 par rapport au 1er semestre 1973. Observerons-nous en 1975 l'équivalent du creux de 1970 qui a suivi le suréquipement de 1969 ? Les producteurs ne le croient pas.

## A2c - Les exportations

Ce ralentissement des ventes intérieures en 1970, n'est pas simplement dû à une diminution de la demande nationale mais aussi, à l'importance des exportations ; expliquons-nous : en 1968 et 1969, la forte image de marque du cycle français (Tour de France...) a ouvert à la production française, de fructueux marchés extérieurs et des engagements à l'exportation ont été pris pour 1970.

Le suréquipement français de la même époque, a épuisé les stocks et les livraisons, sur le marché intérieur, se sont trouvées limitées en 1970. Le respect des marchés extérieurs semble s'être avéré payant pour les industriels français puisque, en cinq ans, de 1967 à 1972, les exportations ont quasiment décuplé tandis que le rapport exportation/production est passé pendant la même période, de 12 % à 46 %.

Le chiffre d'affaires à l'exportation occupe une part considérable et certains producteurs ont été conduits à implanter des usines à l'étranger.

Cet accroissement en exponentielle, s'est accompagné d'un changement de structure au niveau de la clientèle ; les Etats-Unis et le Canada ont alors remplacé les pays de la CEE et de la zone Franc. La relance de l'industrie française du cycle, correspond à cette demande venue essentiellement des Etats-Unis. Les soucis de santé, d'entretien physique étaient à l'origine de cet essor (comme en France quelques années après). Ce n'est qu'aujourd'hui que des motifs d'écologie et d'énergie commencent à entrer en ligne de compte (à partir de 1973).

La tendance toute récente, semble accuser une baisse sensible des exportations. Cette baisse semble due à la fois, à la concurrence (en particulier japonaise) sur le marché américain et au formidable essor du marché intérieur.

Il est à noter que la diminution des exportations à destination des USA, a été en partie compensée par l'ouverture du marché japonais.

## B - Les motocycles de cylindrée inférieure à 50 cm<sup>3</sup> (cyclomoteurs et petits vélomoteurs)

La France est le premier producteur mondial de cyclomoteurs. Les chiffres sont éloquentes : 1 200 000 cyclomoteurs en 1972 près de la moitié de la production mondiale et le double de celle de l'Italie (2ème pays producteur) dont un bon tiers est exporté (voir graphiques N° 1, 3 et 4 pages 18, 20 et 21)

### B1 - La profession

L'industrie du deux-roues motorisé qui comptait 40 constructeurs en 1957, n'en comptait plus que 19 en 1963. Comme dans le secteur du cycle, une concentration très importante s'est produite depuis cette date, puisque aujourd'hui, seules subsistent cinq entreprises : le groupe Motobécane/Motoconfort, Peugeot, Vélosolex, Sicma-Rocvale et Micmo-Gitane. Les trois premiers réalisent d'ailleurs, à eux-seuls, la quasi totalité des ventes et Motobécane, qui est le premier producteur mondial, fournit 55 % de la production française.

### B2 - La production et le marché intérieur

Depuis sa création en 1949, le produit cyclomoteur est resté inchangé dans son principe et n'a connu que des améliorations de détail. Après la forte accession au cyclomoteur des années 50, la production française connaît une période de stabilité relative, notamment, de 62 à 70. Mais le marché intérieur a connu une forte baisse (1 000 000 en 1962, contre 780 000 en 1970) et si la production ne l'a pas suivi dans sa chute, c'est grâce à l'ouverture de marchés extérieurs : de 1962 à 1967, les exportations sont passées de 100 000 à 400 000 unités, mais les différences sont notables avec l'industrie du cycle : l'essentiel des livraisons se fait à destination des pays de la CEE et de la zone Franc.

La chute du marché intérieur semblerait due -la durée de vie du produit avoisinant 8 ans- à un manque des ventes de

renouvellement et à la concurrence des premières voitures d'occasion et des véhicules hybrides, compromis du scooter et de l'automobile tels que Isetta, Messerschmidt.., à laquelle se sont heurtés tous les types de deux-roues, mais surtout, les deux-roues motorisés.

Depuis 1970, le marché français semble redémarrer (de 780 000 en 1970, la consommation est passée à 960 000 en 1973) et s'ouvrir en même temps : traditionnellement peu élevées (18 000 en 1966) les importations sont passées à 118 000 en 1973 en provenance de l'Italie pour 62 % et de la Belgique pour 32 %. La progression tend à s'accroître : les résultats des premiers mois de 1974 mettent en évidence une augmentation - tant de la production que de la consommation intérieure - de plus de 20 %.

Les producteurs voient 7 raisons principales à ce renouveau :

- équipement plus important des jeunes en matériel neuf
- accession des jeunes-filles au cyclomoteur
- augmentation du pouvoir d'achat
- développement de l'urbanisation en banlieue
- difficultés croissantes de circulation
- introduction du cyclomoteur dans de nouvelles couches de la population
- et pour 1974, influence de la crise de l'énergie

### B3 - L'évolution du produit

Ces phénomènes, de plus en plus aigus, laissent prévoir un marché en expansion auquel les entreprises essaient de répondre en investissant (accord Renault-Gitane et Renault-Vélosolex, extension des usines Motobécane) et en améliorant sans cesse le produit.



Ces améliorations de détail n'ont pas modifié les caractéristiques fondamentales du produit initial, mais ont plutôt visé à l'égayer (couleurs vives, esthétique améliorée, aspect amusant) et à le rendre à la fois, plus performant (amélioration de l'accélération) et plus sûr (freinage lumières...). Il s'agit en fait, pour les constructeurs, de proposer des gammes de plus en plus variées, pour atteindre une clientèle de plus en plus différenciée.

Par ailleurs, le cyclomoteur d'origine s'est peu à peu équipé pour s'adapter de plus en plus à un usage urbain (clignotants, ligne surbaissée, petites roues, dimensions réduites).

#### C - Les motocycles de cylindrée supérieure à 50 cm<sup>3</sup> (vélomoteurs rapides et motos)

C'est là le domaine des Japonais qui produisent 10 fois plus de motos que tous les autres pays réunis : les principaux autres producteurs sont : l'Italie, le Royaume Uni et la RFA. Avec un seul constructeur (Motobécane) qui vient tout juste (en 1970) de relancer ses activités dans le domaine de la moto, la France participe fort peu à la production mondiale (voir graphiques 1 et 4 pages 18 et 21).

#### C1 - Production et marché avant le phénomène Japonais

Il n'en a pas toujours été ainsi : il existait après guerre une industrie française du vélomoteur et de la motocyclette ; la vogue que connurent les premiers scooters de fabrication italienne puis japonaise, lança la France dans la compétition. De 1952 à 1957, alors que le marché de la motocyclette s'estompait déjà, vélomoteurs et scooters ont connu leur heure de gloire (300 000 unités fabriquées en 1954), mais plus que le vélo ou le cyclo, ce sont ces modes-ci qui ont subi les effets de la concurrence de véhicules hybrides -compromis du scooter et de l'automobile tels que Isetta- et des premières voitures d'occasion bon marché (Dauphine 4 cv).

Après 1955, leur production a donc sensiblement diminué ; le coup de grâce leur a été donné en 1957, deux mesures successives, consécutives à de nombreux accidents -l'instauration d'un permis de conduire et l'augmentation considérable du prix des assurances (elles venaient de tripler)- ont provoqué une baisse des ventes de 80 %.

Depuis 1962, aucun scooter n'est plus fabriqué en France. Vers la même époque, la motocyclette disparaissait aussi des gammes de production ainsi que les vélomoteurs de 125cc ; les industries françaises se spécialisaient dans le cycle et le cyclomoteur. Les seuls véhicules des séries précédentes que l'on trouvait alors, étaient des véhicules d'importation (aux alentours de 5 000 par an de 1960 à 1967).

#### C2 - A produit nouveau, demande nouvelle

Vers 1965/1967, apparaît en France un véhicule nouveau, la moto japonaise : propre, fiable, accessible financièrement, elle est promue au succès que l'on connaît ; de 1966 à 1972, les importations annuelles suivent une courbe exponentielle qui atteint les 62 000 unités en 1972. Depuis, une stabilisation des ventes annuelles semble s'amorcer, mais le produit moto s'est encore diversifié : la gamme des cylindrées s'est étendue et la "moto-verte" tous terrains (trial, cross) a fait son apparition.

Le vélomoteur, lui-aussi, a modifié son image traditionnelle : la grande majorité est constituée par des 125 cc mais des produits nouveaux, véritables gadgets, à l'esthétique novatrice (Van Van Suzuki ou Dax Honda), ont conquis la clientèle urbaine. En 1973, les 70 000 motocycles supérieurs à 50 cc - dont 66 000 sont importés - livrés au marché français, se répartissent sensiblement moitié moitié entre motocyclettes et vélomoteurs, la grande majorité des vélomoteurs étant des 125 cc. Cette structure risque, cependant, de se modifier : au début de 74, la crise de l'énergie semble avoir relancé les ventes, essentiellement en 125, modèle économique.

En 1966, Motobécane sentit venir le vent et entreprit de recréer une industrie de la moto ; il ne leur fallut pas moins de 4 ans pour sortir leur nouvelle 125 cc (contraintes d'études, de fournisseurs, de sous-traitance). 1 500 exemplaires en 1970, puis 4000 annuels dès lors ; les 350 cc ont suivi depuis, mais leur diffusion reste restreinte. La tendance récente semblerait plutôt favorable aux 125 cc.

Certes, le nombre des motos reste très réduit -il y en a 15 fois moins que de cyclomoteurs- mais elles sont un signe des temps : ce mode est très remarqué, leur parc est généralement perçu comme beaucoup plus important que la réalité. Mais souvent l'essor des deux-roues est assimilé au seul développement des motos.

#### D - Quelques données étrangères

Le tableau ci-après, rassemble pour les pays sur lesquels il a été possible d'obtenir des informations, les quantités de deux-roues correspondant aux marchés intérieurs. Ces chiffres ont été ensuite rapportés aux populations totales de chaque pays de manière à en tirer des indicateurs comparatifs.

Deux données, encore manquantes, seront intéressantes à analyser au cours d'une étude ultérieure :

- les marchés intérieurs de pays nordiques, usagers traditionnels de deux-roues (Belgique, Suède)
- le parc roulant ventilé par type de deux-roues dans chaque pays étudié

TABLEAU N° 2 - CONSOMMATIONS INTERIEURES COMPAREES  
ENTRE NATIONS

Chiffres 1972, cités par la Chambre Syndicale du Cycle  
et du Motocycle.

	Pays	Marchés intérieurs annuels (milliers)	Population 1972 (millions)	Ventes annuelles (pour 1.000 habitants)
Bicyclettes	France	1 450	52	28
	U.S.A.	13 910	209	67
	Japon	5 540	107	52
	R.F.A.	3 030	62	49
	Italie	1 175	54	22
	Pays- Bas	1 069	13	82
	G.B.	769	56	14
Motocycles cylindrée inférieure à 50 cc	France	875	52	17
	U.S.A.	82	209	0,4
	Japon	687	107	6,7
	R.F.A.	343	62	5,5
Motocycles cylindrée supérieure à 50 cc	France	62	52	1,2
	U.S.A.	1 410	209	6,7
	Japon	440	107	4,1
	R.F.A.	32	62	0,5

Les différences entre pays et entre modes sont notables :

- pour les bicyclettes, les Pays-Bas connaissent le plus fort taux de vente, immédiatement suivis par les U.S.A. Dans ces deux pays, la consommation est cependant très différente : les Pays-Bas sont toujours au stade du vélo utilitaire -qui est d'ailleurs en régression par rapport à la voiture- tandis que les Américains pratiquent la bicyclette à des fins de loisir. Le Japon s'est aussi engagé dans cette voie. Les Français, assez proches des Italiens, consomment en proportion, deux fois moins de cycles que les Américains. Ce décalage est, toutefois, en train de diminuer ( 1973 et 1974). Malgré ces différences, ces ordres de grandeur restent comparables.
- au niveau des cyclomoteurs, il en va tout autrement : parmi les pays représentés, le "cyclo" apparaît comme un phénomène typiquement français ; il ne s'en vend pratiquement pas aux U.S.A. (impossibilité de les utiliser) tandis qu'en Allemagne et au Japon, ils gardent une diffusion limitée.
- en motocycles supérieurs à 50 cc, Japon et U.S.A. semblent bien plus équipés que la France, mais l'usage y est différent : dans ces pays, la moto paraît plus remplir une fonction loisir qu'une fonction transport (aux Etats-Unis, 7 motos sur 10 sont des motos "vertes").

\* \*  
\*

L'évolution des marchés intérieurs des différents types de deux-roues atteste l'essor de ce mode de transport.

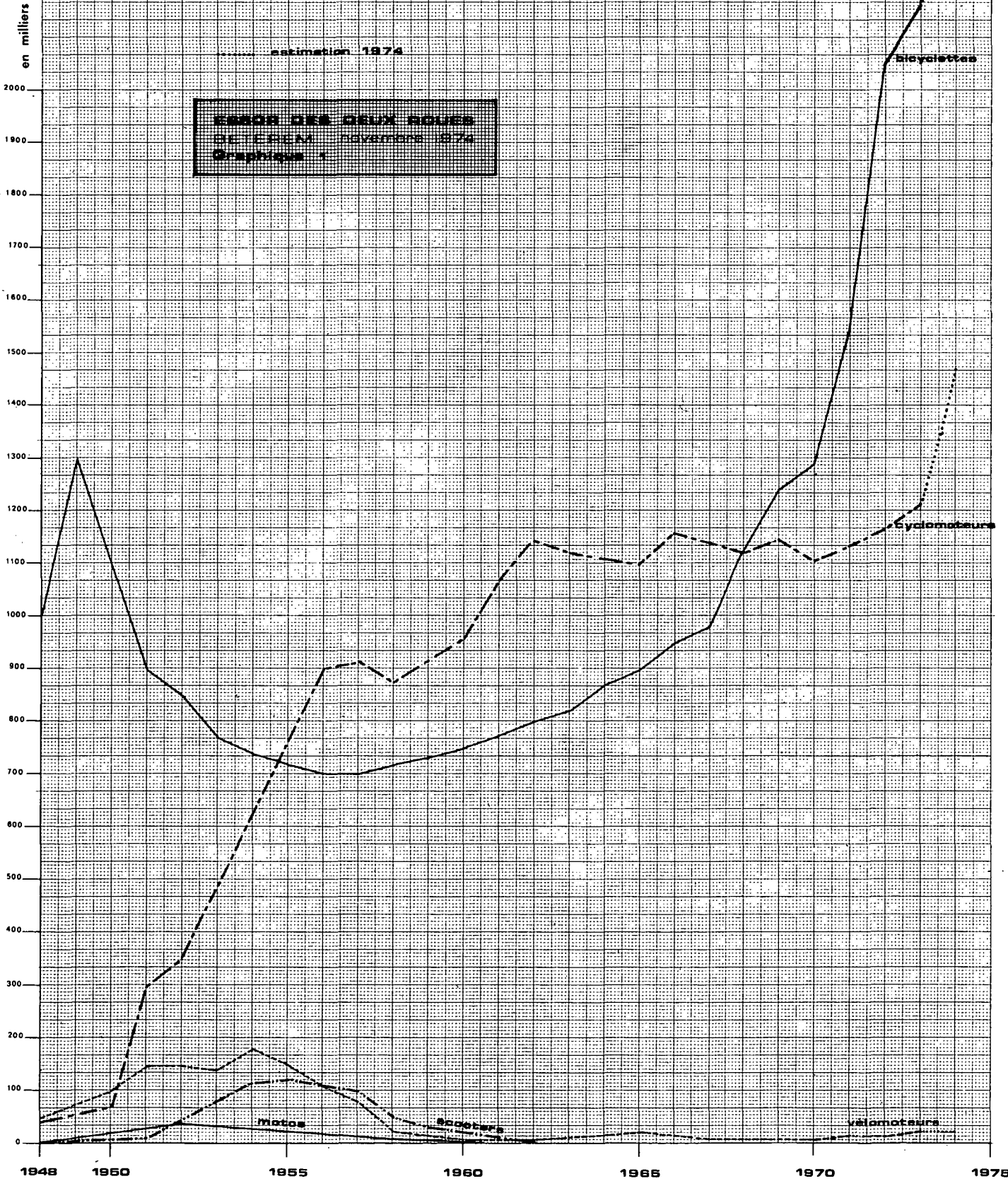
Toutefois, nous devons caractériser l'évolution du type d'utilisation de ces modes (c'est ce que nous ferons dans la deuxième partie). Nous avons regroupé au chapitre suivant, quelques informations statistiques concernant le parc et l'utilisation des deux-roues.

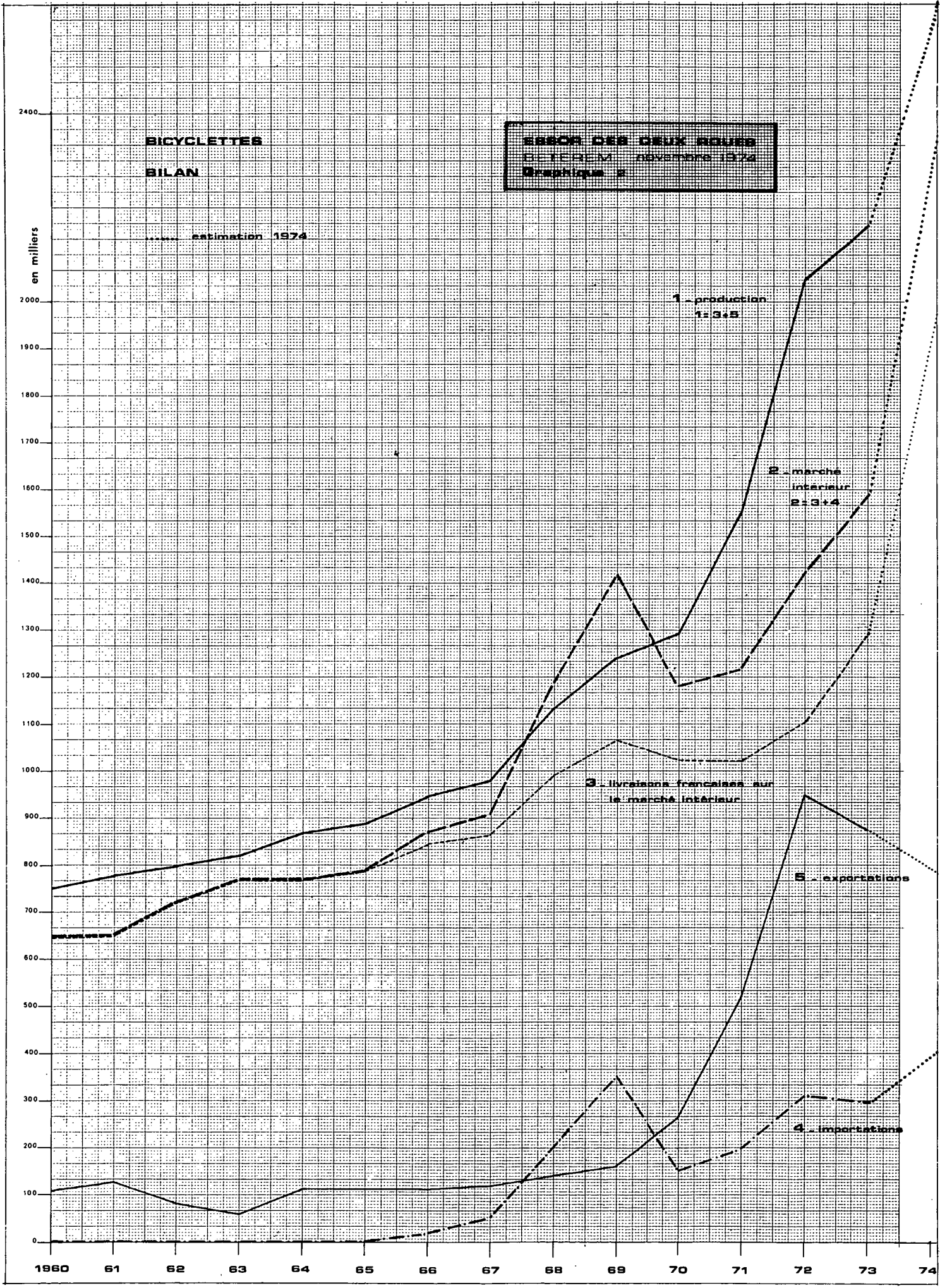
# LA PRODUCTION FRANÇAISE de 2 ROUES

de 1948 à NOS JOURS

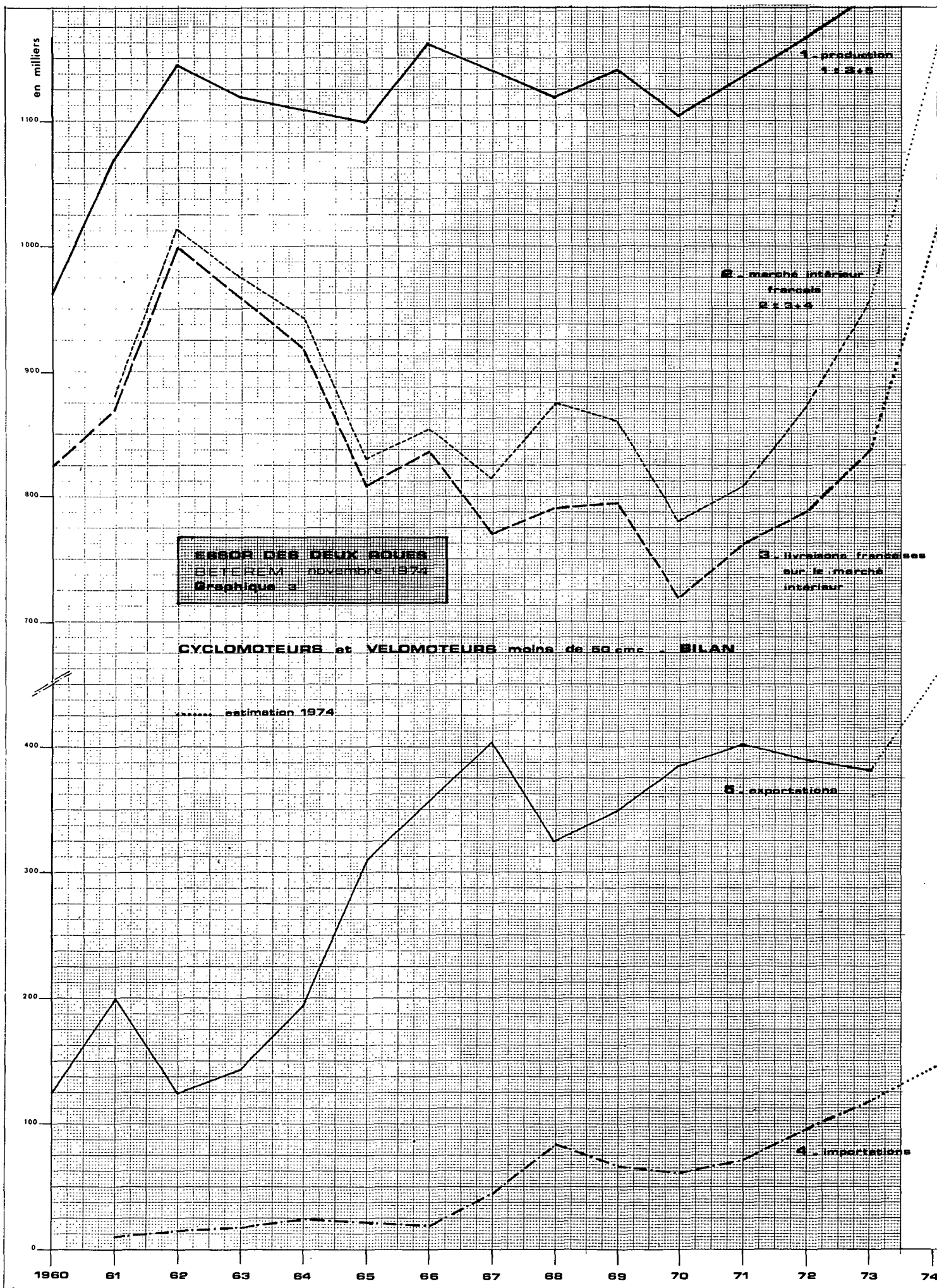
..... estimation 1974

FAOUD DES DEUX ROUES  
DETECHM novembre 1974  
Graphique 1

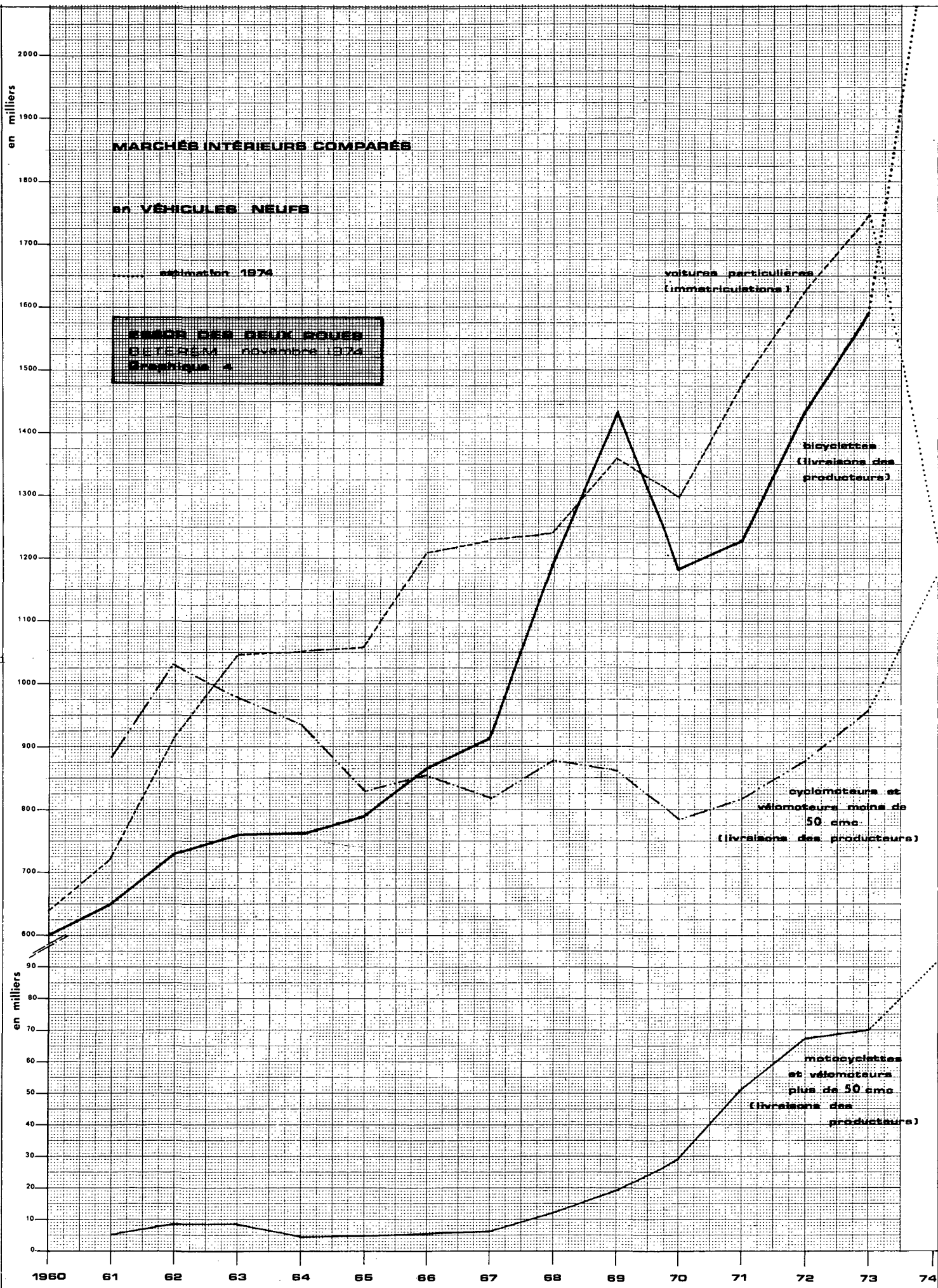












## II - QUELQUES DONNEES CONCERNANT LE PARC ET L'UTILISATION DES DEUX-ROUES

---

### A - Le parc des deux-roues et l'équipement des ménages

Nous nous sommes heurtés à plusieurs écueils qui tiennent tous à la méconnaissance quasi générale de ce mode de transport, le deux-roues est oublié ou ignoré : les enquêtes qui le prennent en compte sont rares (enquête équipement INSEE ou plans de transports), et leurs résultats souvent anciens et incomplets. L'évaluation du parc français, qui laisse une large place à l'estimation, reste imprécise et les statistiques étrangères, quand elles ne sont pas inaccessibles, sont difficilement exploitables. En un mot, manque de données en général et surtout de données récentes, manque d'outil de comparaison, imprécision des résultats connus, sont autant de lacunes qui ne nous ont pas permis de développer cette partie autant que nous l'aurions désiré.

C'est pour ces raisons que nous avons développé l'analyse de l'évolution du marché intérieur, qui reste le meilleur indicateur de croissance du parc.

### A1 - Parc des deux-roues

#### A1a - La situation en 1967

Les chiffres cités sont issus de deux sources : les statistiques de l'INSEE, tirées de l'enquête transport et les estimations des producteurs (CSNCM (1)) publiées dans la revue de l'Usine Nouvelle de juin 1968. Ces deux sources donnent des résultats voisins quoique un peu différents.

---

(1) Chambre Syndicale Nationale du Cycle et Motocycle.

Véhicules	Chiffres INSEE	Chiffres CSNCM
Bicyclettes	9 200 000	11 000 000
2 roues motorisées	6 250 000	6 000 000
dont :		
. Cyclomoteurs	5 000 000	non
. Vélomoteurs	1 000 000	ventilés
. Scooters	100 000	
. Motocyclettes	150 000	
. Voitures particulières	9 000 000	

Le parc décrit par l'INSEE porte sur les "deux-roues en état de marche et effectivement utilisés". Cette définition laisse place à interprétation au niveau de l'enquête -tant pour les vélos au plan de l'utilisation que pour les cyclomoteurs et motos au plan du bon état de marche : dans les deux cas, de très vieux modèles, pratiquement inutilisés, sont susceptibles de circuler et d'apparaître dans l'enquête-.

Par ailleurs, il y a sous estimation du parc cyclomoteurs et surestimation manifeste du parc vélomoteurs, cela tient à ce que la distinction entre vélomoteur et cyclomoteur n'a pas toujours été faite exactement par l'enquête.(1)

Les chiffres de la Chambre Syndicale semblent, eux-aussi, sujets à caution ; passer des statistiques de ventes à des statistiques de parc, exige que l'on connaisse bien les durées de vie des produits, la part des reventes entre particuliers (marché de l'occasion des deux-roues) et les tendances de l'évolution dans le temps (régression du scooter, vogue du vélo ...), ce qui n'est pas toujours le cas.

Les statistiques issues des immatriculations ne portent, par définition, que sur les motos et les vélomoteurs : elles peuvent conduire à des surestimations (véhicules au rebut)

---

(1) Les cyclomoteurs sont assez souvent qualifiés de vélomoteurs et non l'inverse.

et les corrections ne sont pas toujours aisées. L'estimation du parc des cyclomoteurs semble être la plus exacte : c'est un produit relativement nouveau (création en 1949) il y a donc moins d'incertitude sur le nombre des modèles anciens, en outre, des recoupements sont possibles avec les assurances.

L'incertitude la plus importante est relative aux vélos : l'écart de deux millions entre les chiffres de l'INSEE et des producteurs le prouve bien. Outre ce parc roulant de 11 millions de cycles, les constructeurs estiment qu'il existe un parc grenier de vélos inutilisés qui se monterait, lui-aussi, à 11 millions approximativement. Devant de tels ordres de grandeur, des écarts de 20 % ne paraissent pas aberrants.

#### A1b - La situation en 1973

Les chiffres cités proviennent d'une estimation du parc au 1er janvier 1974, effectuée par la Chambre Syndicale des Constructeurs (CSNCM)

Bicyclettes	11 500 000	Voitures particulières = 13 000 000
Cyclomoteurs	5 850 000	
Vélocycle	185 000	Estimation Chambre Syndicale des Constructeurs d'Autos)
Scooters	25 000	
Motos	185 000	

Au vu des remarques précédentes et du degré de précision des chiffres, il est difficile de tirer des conclusions sur l'évolution du parc, surtout au niveau des bicyclettes et des cyclomoteurs. Malgré la forte consommation annuelle en cycles neufs du marché intérieur, le parc bicyclettes semble avoir peu augmenté ; néanmoins, la croissance du parc peut tenir dans la marge d'erreurs définie pour 1967.

Il ressort aussi de ces chiffres, une stabilisation du parc cyclo-vélocycle. En fait, seuls des phénomènes très nets peuvent apparaître :

- la régression du scooter
- l'augmentation de plus de 20 % du parc moto : cette croissance, quoiqu'importante, peut ne traduire qu'imparfaitement la nouvelle vogue de ce mode ; en effet, les 125 cc qui sont perçues, tant par les utilisateurs que par les profanes, comme de véritables petites motos, sont classées parmi les vélomoteurs ; en outre, hormis l'augmentation globale, un renouvellement très important des modèles s'est produit au niveau du parc existant, qui n'apparaît pas dans les statistiques : les motos japonaises, qui ont commencé à se vulgariser vers 1966/1967, ont remplacé, en quasi totalité, les modèles traditionnels.

## A2 - Equipement des ménages en deux-roues

### A2a - Remarques préliminaires

Il nous a paru intéressant de mentionner ici, malgré les lacunes qu'ils comportent pour l'utilisation qui est dans notre propos, les résultats de l'enquête transport 1967 que l'INSEE a publiés en 1972 (1). Dans cet article, l'INSEE qui étudiait les substitutions possibles entre deux-roues et voitures particulières, a buté sur l'absence d'analyses analogues antérieures. En outre, analyser en 1972, donc après l'amorce d'un phénomène nouveau, des chiffres de 1966 ou 1967 qui sont antérieurs à cet essor et en tirer des conclusions pour l'avenir, est une démarche peu convaincante.

Il est donc important de préciser que l'analyse qui suit, décrit, bien plus, l'ancien état de faits relatif aux deux roues, que la nouvelle situation. Il ne paraît pas inintéressant néanmoins, ces réserves étant faites, d'approcher des tendances que l'on peut qualifier de traditionnelles par rapport aux phénomènes récents mis en évidence par ailleurs

---

(1) L'équipement des ménages en automobiles - par André Villeneuve - les collections de l'INSEE - série Ménages N° 15 de juin 1972

Les statisticiens, à la recherche de substitutions entre voiture particulière et deux-roues, ont croisé des critères de motorisation en nombre d'automobiles avec des critères d'âge et de revenus ; ces statistiques sont, en outre, les seules données fines existantes - en dehors des inaccessibles études de marché - sur l'équipement en deux-roues, suivant les différentes catégories socio-professionnelles.

#### A2b - Degré d'équipement en fonction des C.S.P.

Le tableau ci-dessous, opère entre les modes une distinction qui retrace assez fidèlement les différences quantitatives d'ensemble observées au niveau du parc, quelle que soit la C.S.P. :

- . 39,1 % de ménages possèdent au moins un vélo
- . 32,5 % de ménages possèdent au moins un cyclomoteur ou un vélomoteur
- . 1 % seulement, une moto

TABLEAU N° 3 - TAUX D'EQUIPEMENT EN DEUX-ROUES EN FONCTION DE LA CATEGORIE SOCIO-PROFESSIONNELLE DU CHEF DE MENAGE

Catégorie socio-professionnelle du chef de ménage	Taux d'équipement en deux roues (1)				
	Moto	Scoter	Vélo-moteur	Cyclo-moteur	Bicyclette
Agriculteurs exploitants.....	1,2	0,4	9,5	47,2	63,0
Salariés agricoles.....	2,3	0,9	9,4	46,0	58,7
Petits patrons.....	0,8	0,5	4,4	21,9	37,9
Industriels, gros commerçants.....	0,5	1,0	9,2	20,5	30,8
Professions libérales.....	0,8	0,8	3,0	11,4	38,6
Cadres supérieurs.....	0,5	0,5	5,1	15,2	39,0
Cadres moyens.....	0,9	1,0	5,3	18,9	35,4
Employés.....	0,8	0,6	5,9	25,2	39,3
Contremaîtres, ouvriers qualifiés.....	1,8	1,2	8,9	33,7	43,5
Ouvriers spécialisés, manœuvres.....	1,8	0,7	9,1	41,1	48,6
Personnels de service.....	0,8	1,1	4,9	19,4	26,0
Autres actifs.....	-	0,5	5,0	31,0	39,8
Étudiants.....	-	-	-	3,8	13,2
Autres inactifs.....	0,7	0,4	3,3	15,3	27,4
<b>Ensemble.....</b>	<b>1,1</b>	<b>0,7</b>	<b>6,1</b>	<b>26,4</b>	<b>39,1</b>

(1) % de ménages possédant au moins un ...  
(2) Extrapolation à la France entière des résultats de l'enquête.

Par ailleurs, les variations dans les taux d'équipement en fonction de la C.S.P. dépendent, étroitement, du type de deux-roues considéré :

- le taux d'équipement en bicyclettes et cyclomoteurs est maximum pour les ménages d'agriculteurs (exploitants et salariés) et d'ouvriers ; ce sont les catégories dont le taux d'équipement en automobile est inférieur à la moyenne des ménages. Alors que le taux d'équipement en vélos est assez homogène dans les différentes C.S.P., le taux d'équipement en cyclomoteurs présente des écarts importants : les agriculteurs sont quatre fois plus équipés que les professions libérales et trois fois plus que les cadres supérieurs
- pour les cyclomoteurs, assez loin derrière agriculteurs et ouvriers, viennent les employés. Il est remarquable de noter les comportements fondamentalement différents vis à vis du vélo et surtout, du cyclo, des employés et des ouvriers, couches sociales à revenus sensiblement analogues : les premiers utilisent de préférence les transports en commun en substitut de la voiture particulière. Est-ce dû à des perceptions différentes de ce mode ou à des possibilités différentes de desserte des lieux de travail ? Le cas des étudiants est à part car ils sont comptés à partir de 14 ans et sont donc souvent contraints à l'utilisation du vélo ou du cyclomoteur ; le vélo l'emporte néanmoins très nettement
- les vélomoteurs touchent presque toutes les classes sauf les professions libérales
- la moto aussi est essentiellement implantée en milieu rural et chez les ouvriers

#### A2c - Equipement en deux-roues en fonction de la motorisation

Le taux de bicyclettes est sensiblement le même quel que soit le nombre de voitures en possession du ménage ; il avoisine 25 vélos pour 100 personnes de plus de 14 ans.

TABLEAU n° 4

Deux roues (motos, scooters, vélomoteurs, cyclomoteurs, bicyclettes)  
Taux d'équipement

Les taux d'équipement sont exprimés en nombres moyens de deux roues pour 100 personnes de plus de 14 ans

	Ménages non motorisés					Ménages disposant d'une seule voiture				
	Nombres moyens, pour 100 personnes de plus de 14 ans, de :					Nombres moyens, pour 100 personnes de plus de 14 ans, de :				
	Motos	Scoters	Vélo- moteurs	Cyelo- moteurs	Bicyclettes	Motos	Scoters	Vélo- moteurs	Cyelo- moteurs	Bicyclettes
	● EN FONCTION DU ET EN FONCTION									
Moins de 3 000 F.....	0,0	0,0	1,0	5,9	14,9	0,0	0,0	0,0	10,0	34,4
De 3 000 à moins de 6 000 F....	0,3	0,1	2,5	11,0	22,0	0,2	0,0	1,5	14,6	23,5
De 6 000 à moins de 10 000 F....	0,7	0,5	3,4	17,7	26,1	0,3	0,2	2,6	15,6	28,9
De 10 000 à moins de 15 000 F....	0,9	0,3	3,8	18,5	27,4	0,4	0,2	3,4	15,7	29,2
De 15 000 à moins de 20 000 F....	0,5	0,2	4,3	15,5	25,8	0,4	0,4	2,7	13,9	26,2
De 20 000 à moins de 30 000 F....	0,4	0,5	4,7	13,4	21,9	0,4	0,3	2,8	10,9	23,9
De 30 000 à moins de 50 000 F....	1,7	0,4	3,5	11,7	16,5	0,2	0,4	2,0	7,8	24,6
De 50 000 à moins de 100 000 F....	0,0	0,0	3,1	6,3	12,5	0,3	0,0	0,0	7,1	25,9
100 000 F et plus.....						0,0	0,0	4,4	2,2	31,1
Non déclaré.....	0,0	0,0	1,5	12,6	17,1	0,2	0,0	1,5	12,1	23,1
<b>Ensemble.....</b>	<b>0,6</b>	<b>0,3</b>	<b>3,3</b>	<b>15,0</b>	<b>24,2</b>	<b>0,4</b>	<b>0,3</b>	<b>2,8</b>	<b>13,3</b>	<b>26,7</b>
	● EN FONCTION DE ET EN FONCTION									
De 18 à moins de 25 ans.....	0,7	0,7	3,6	17,2	14,4	0,3	0,6	1,5	13,3	12,5
De 25 à moins de 35 ans.....	1,1	1,0	3,9	21,4	22,1	0,2	0,5	2,9	13,0	21,3
De 35 à moins de 45 ans.....	1,0	0,4	4,5	20,9	34,5	0,4	0,2	2,7	14,1	35,6
De 45 à moins de 55 ans.....	0,5	0,3	4,6	19,4	29,4	0,4	0,3	3,0	14,9	27,6
De 55 à moins de 65 ans.....	0,5	0,2	4,0	15,5	26,2	0,4	0,2	2,9	12,4	23,3
65 ans et plus.....	0,3	0,1	1,5	7,6	16,1	0,3	0,1	2,0	9,4	18,5
<b>Ensemble.....</b>	<b>0,6</b>	<b>0,3</b>	<b>3,3</b>	<b>15,0</b>	<b>24,2</b>	<b>0,4</b>	<b>0,3</b>	<b>2,8</b>	<b>13,3</b>	<b>26,7</b>

	Ménages disposant de plusieurs voitures					Ensemble des ménages					Effectifs : Nombre de personnes de plus de 14 ans (en milliers)
	Nombres moyens, pour 100 personnes de plus de 14 ans, de :					Nombres moyens, pour 100 personnes de plus de 14 ans, de :					
	Motos	Scoters	Vélo- moteurs	Cyelo- moteurs	Bicyclettes	Motos	Scoters	Vélo- moteurs	Cyelo- moteurs	Bicyclettes	
	REVENU DU MÉNAGE DU NOMBRE DE VOITURES A LA DISPOSITION DU MÉNAGE										
	0,0	0,0	0,0	10,2	31,8	0,0	0,0	1,0	6,4	15,8	1 125
	0,0	0,0	1,6	4,7	25,0	0,3	0,1	2,4	11,5	22,2	3 197
	0,6	0,3	2,7	13,3	18,6	0,5	0,4	3,1	16,8	27,2	6 395
	0,4	0,7	1,7	12,0	24,4	0,6	0,3	3,6	16,7	28,1	8 831
	0,1	0,2	2,7	13,3	26,4	0,3	0,3	3,1	11,7	23,9	5 667
	0,1	0,3	3,2	9,5	24,7	0,3	0,4	2,5	8,6	24,0	2 497
	1,0	0,2	2,9	6,9	30,9	0,6	0,1	1,7	6,9	28,0	650
	0,9	0,0	0,0	7,3	35,5	0,7	0,0	1,3	5,8	34,2	129
	0,7	0,0	3,6	12,9	22,9	0,2	0,0	1,8	12,4	21,3	781
<b>Ensemble.....</b>	<b>0,3</b>	<b>0,3</b>	<b>2,6</b>	<b>11,0</b>	<b>25,5</b>	<b>0,5</b>	<b>0,3</b>	<b>3,0</b>	<b>13,8</b>	<b>25,6</b>	<b>35 974</b>
	L'ÂGE DU CHEF DE MÉNAGE DU NOMBRE DE VOITURES A LA DISPOSITION DU MÉNAGE										
	0,0	0,0	0,0	0,0	4,4	0,5	0,6	2,3	14,5	13,1	913
	0,3	0,3	1,7	6,6	19,2	0,4	0,6	3,1	14,7	21,4	4 728
	0,3	0,3	2,8	11,3	35,9	0,6	0,3	3,2	15,8	35,3	8 254
	0,3	0,1	3,0	14,8	24,5	0,5	0,2	3,6	16,4	27,8	7 918
	0,1	0,5	2,7	8,9	21,4	0,4	0,2	3,4	13,5	24,5	7 403
	1,0	0,7	1,7	7,5	18,0	0,3	0,1	1,6	8,0	16,8	6 758
<b>Ensemble.....</b>	<b>0,3</b>	<b>0,3</b>	<b>2,6</b>	<b>11,0</b>	<b>25,5</b>	<b>0,5</b>	<b>0,3</b>	<b>3,0</b>	<b>13,8</b>	<b>25,6</b>	<b>35 974</b>



Néanmoins, les taux d'équipement en cycles sont bien supérieurs à la moyenne aux deux extrémités de la gamme de revenus : pour les gros revenus on peut envisager un suréquipement des enfants et la possession de vélos de loisir et à l'inverse, un usage utilitaire encore important du vélo chez les bas revenus.

L'âge du chef de ménage influe peu sur la possession des vélos : le taux maximum s'observe entre 35 et 40 ans : 35 bicyclettes pour 100 personnes (moyenne = 25), c'est l'âge où les chefs de ménage ont de jeunes enfants pour qui la bicyclette est un moyen de transport individuel ou de distraction, mais c'est aussi l'âge où certains adultes s'achètent un vélo de course ou de cyclo-tourisme pour pratiquer un sport.

Les taux d'équipement en cyclomoteurs et motos dépendent beaucoup plus étroitement du niveau de motorisation (en voitures)

Le taux d'équipement en cyclomoteurs décroît (de 15 à 11) avec la motorisation du ménage ; Le cyclomoteur n'est pas apprécié par les hauts revenus et il peut être considéré comme cher par les revenus les plus bas. Le taux d'équipement passe donc par un maximum pour des revenus intermédiaires.

Les vélomoteurs s'adressent, dans l'ensemble, à des revenus plus hauts que les cyclomoteurs. Cyclomoteurs et vélomoteurs s'adressent à toutes les tranches d'âge de 18 à 65 ans, le maximum se situant entre 25 et 55 ans.

En 1967, la moto s'oppose à la voiture : l'équipement en motos subit une nette diminution (de moitié) avec l'augmentation du nombre de voitures dans le ménage. Dans l'ensemble, la tendance est plutôt jeune et le revenu semble peu intervenir.

L'absence de séries chronologiques interdit de suivre, dans le temps, l'évolution de la substitution entre deux-roues et automobile.

## B - L'utilisation urbaine du deux-roues

Les données dont nous disposons sont issues d'une part, des enquêtes SERC\* réalisées de 64 à 68 dans une quinzaine de villes françaises, et d'autre part, de l'enquête transports INSEE 1967. Nous reproduisons ci-après, certains résultats concernant l'utilisation des deux-roues.

Une analyse plus fine de la situation avant 1968 ne nous semblait pas être d'un grand intérêt pour notre propos dans la mesure où nous ne disposons d'aucune information détaillée par types de deux-roues (à notre connaissance ces informations détaillées n'existent qu'aux Pays Bas).

Si la comparaison brute de l'utilisation des deux-roues entre 1967 et 1973 ne présente guère d'intérêt (tout nous pousse à penser que le taux minimum se situe entre ces deux dates) il serait extrêmement instructif de réaliser des comparaisons entre ces deux dates pour des groupes assez fins (définis par l'âge, le sexe et la C.S.P.) et d'étudier l'évolution de l'utilisation des deux-roues pour ces différents groupes, espérant ainsi mettre en évidence des évolutions différentes suivant les groupes. Nous espérons pouvoir mener ce travail en 1975.

Nous nous contenterons, pour l'instant, de rappeler quelques chiffres précisant la place occupée par les deux-roues dans les déplacements urbains (tableaux N° 5 et 6 pages 31 et 32)

\* Enquêtes ménages réalisées dans le cadre du SERC et du SETRA

Enquêtes Ménages entre 1964 et 1968

% deux-roues par rapport aux déplacements motorisés (1)

	Population	Travail				Tout motif			
		C.C.	C.P.	P.P.	AGGLO	C.C.	C.P.	P.P.	AGGLO
PARIS	8 003 000	4	2	21	10	4	2	19	9
LYON	1 075 000	6	14	30	23	5	5	25	18
MARSEILLE	964 000	10	13	24	16	9	11	17	12
METRO. NORD	881 000	25			48	12			35
BORDEAUX	493 000	9	19	40	30	13	11	25	18
TOULOUSE	439 000					22			25
NANTES	393 000								39
ROUEN	348 000	24	18	47	35	19	14	38	27
ST. ETIENNE	345 000	6	6	23	18	5	4	14	10
STRASBOURG	334 000								40
GRENOBLE	332 000	50	39	52	47	35	29	42	36
NICE	307 000	50	32	30	32	34	23	22	24
NANCY	257 000	24	31	38	35	17	17	27	22
TOURS	201 000	53			52	32			39
MULHOUSE	199 000	45			56	31			45
ORLEANS	169 000	57	35	48	43	37	28	41	37
CAEN	152 000	42			45	31			32
BESANCON	117 000	26	25	35	31	28	21	31	27
LORIENT	95 000				48	30			35
CHERBOURG	78 000	37	51	68	63	29	35	56	47
AIX EN RPOV.	72 000	33	24	23	24	31	20	22	22
CHAMBERY	64 000	41	52	54	52	39	46	49	46
ELBEUF	46 000	40	60	59	59	32	44	54	53
EVREUX	40 000	16		36		22			30
DIEPPE	38 000	25	40	53	47	19	26	41	33

Légende : C = Centre

P = Périphérie

AGGLO = Toute l'agglomération

(1) Tous modes, marche à pied exclue

Il est difficile, à la lumière des données précédentes, de tirer des conclusions relatives à la variation du taux d'utilisation des deux-roues en fonction des caractéristiques de la cité : relief, climat, organisation des transports en commun, localisation des emplois et autres critères d'urbanisme ... Une telle étude demande la mise en oeuvre de moyens considérables qui n'étaient pas dans le propos de cette approche exploratoire.

Le tableau N° 6, issu de l'enquête transport de l'INSEE, montre que le deux-roues assure, en 1967, le 1/4 de l'ensemble des déplacements domicile/travail et le 1/3 des déplacements "motorisés". Il est nettement plus utilisé dans les villes moyennes et en zone rurale, que dans les grandes agglomérations, le minimum étant atteint par Paris (concurrence du Métro) et sa banlieue (trop grandes distances)

TABLEAU N° 6 - REPARTITION DES PERSONNES SUIVANT LES MOYENS DE TRANSPORT UTILISES POUR LE TRAJET DOMICILE/TRAVAIL, PAR CATEGORIE DE COMMUNE (INSEE 67)

Catégorie de communes de résidences	Transport en commun (1)	Automobile	Deux-roues	Divers et marche à pied
Communes rurales.....	18,8	29,9	28,8	22,5
Unités urbaines de moins de 10 000 habitants.....	16,2	22,7	29,6	31,5
Unités urbaines de 10 000 à moins de 50 000 habitants.	8,8	23,9	35,5	33,8
Unités urbaines de 50 000 à moins de 100 000 habitants.	12,5	22,3	34,3	30,9
Unités urbaines de 100 000 habitants et plus.....	21,7	24,5	24,9	28,9
Complexe résidentiel de l'agglomération parisienne :				
Ville de Paris.....	56,9	12,6	5,4	25,1
Couronne urbaine.....	48,6	19,7	11,5	20,2
Couronne suburbaine et zone d'attraction.....	52,8	28,1	11,1	8,0
<b>Ensemble</b>	<b>25,0</b>	<b>23,8</b>	<b>24,6</b>	<b>26,6</b>
dont :				
Étudiants.....	36	8	21,2	34,7
Actifs.....	23,1	26,7	25,2	25

(1) Transports publics + transports de l'employeur

DEUXIEME PARTIE

---

ANALYSE QUALITATIVE DE LA PRATIQUE DU DEUX-ROUE EN 1974

---

Nous savions, au moment de commencer cette recherche exploratoire, que de très importantes études de motivation (études de marché) avaient été réalisées récemment sur le problème des deux-roues et espérons pouvoir utiliser certains résultats pour étayer notre démarche. Hélas, toutes ces études sont aujourd'hui considérées comme confidentielles.

Compte tenu de l'importance de cet aspect du problème, pour la compréhension du changement auquel on assiste aujourd'hui, nous avons été conduits à mener nous-mêmes une petite étude sur les attitudes et les changements d'attitudes par rapport aux divers types de deux-roues en 1974. Pour ce faire, nous avons procédé de deux manières différentes :

- . Nous avons réalisé une analyse des publicités concernant les deux-roues, espérant ainsi, à partir de l'analyse du message, remonter jusqu'à certains résultats de ces études de motivation (1).
- . Nous avons réalisé et analysé quelques entretiens approfondis auprès d'usagers de deux-roues, pour mettre en évidence les attitudes actuelles par rapport à ce mode.

Ce sont les principaux résultats de ces deux approches que nous présentons successivement dans cette partie. Enfin, utilisant tout à la fois ces deux analyses, les réactions recueillies auprès de professionnels (constructeurs, importateurs, revendeurs), les perceptions que nos interviewés ont des différents types d'utilisateurs de deux-roues, nous proposons une esquisse d'une typologie des différents groupes d'utilisateurs de deux-roues en essayant, dans chaque cas, de caractériser le changement par rapport aux deux-roues.

C'est tout naturellement que nous concluerons par une synthèse visant à préciser la nouveauté dans cet essor des deux-roues.

Nous rappelons qu'il s'agit encore d'une étude exploratoire, mais espérons que les pages qui suivent permettront de faire avancer la réflexion sur l'usage et l'essor des deux-roues.

---

(1) Il s'agit bien des publicités destinées à promouvoir le deux-roues et non de l'ensemble des publicités s'appuyant sur le deux-roues.

## I - RESUME DE L'ANALYSE DES PUBLICITES

Un compte rendu plus détaillé de l'analyse des publicités est proposé en annexe. Nous présentons uniquement ici, les principes de la méthode adoptée et un résumé des résultats.

### A - Echantillon et méthode

Notre échantillon a été établi en juillet 1974 à partir :

- . d'une part, des annonces publicitaires de deux-roues tirées de l'ensemble des supports de la presse périodique contenant ce type de publicité,
- . d'autre part, les prospectus les plus courants à cette date, recueillis chez un assez grand nombre de concessionnaires (17 marques).

A partir de l'annonce-presse ou du prospectus, c'est-à-dire en se basant à la fois sur l'image (le décor, les personnages) sur les commentaires, sur le support, nous avons essayé d'établir une analyse selon trois dimensions :

- la cible : à quelle population le véhicule s'adresse-t-il?
- l'utilisation : quelle est l'utilisation proposée ?
- les motivations : sur quelles motivations s'appuie la publicité pour vendre le véhicule qu'elle présente ?

### B - Résumé des résultats

#### a - Remarques Générales :

- . Les deux-roues sont souvent proposées à une clientèle qui valorise la jeunesse (valorisation de plus en plus répandue de nos jours).

- . Il est souvent fait référence aux limites des moyens de transport traditionnels, essentiellement dans leur usage urbain.  
Notamment, les cyclomoteurs et les vélomoteurs qui sont opposés évidemment à la voiture individuelle (circulation, stationnement) mais aussi aux transports en commun (indépendance, liberté).
  - . Le deux roues est souvent proposé comme signe distinctif par rapport à la "masse". Surtout le vélo et la moto de forte cylindrée.
  - . Du vélo à la moto, au fur et à mesure que l'on monte dans les cylindrées, le deux roues apparaît à la fois plus individuel et plus masculin.
- b - Résultats concernant chaque mode :
- . Le vélo est proposé à tous les âges, aussi bien aux hommes qu'aux femmes, essentiellement à des catégories moyennes ou aisées. L'utilisation proposée comme motivation d'achat est très généralement la sortie à la campagne et en groupe (famille ou autre). Les principaux thèmes sur lesquelles reposent ces publicités sont : la nature, la santé et l'effort physique. Le vélo est aussi proposé comme signe distinctif, signe de bon goût et de standing.
  - . Le cyclomoteur est essentiellement proposé aux jeunes et aux adultes de catégories sociales moyennes, aux ouvriers. Il est avant tout proposé pour un usage urbain (déplacements domiciles-travail, activité professionnelles, courses et promenades urbaines), compte-tenu de ses avantages fonctionnels par rapport à la voiture.  
  
Il permet à la fois de fuir la ville et de mieux se déplacer en ville.
  - . Le vélomoteur vise une clientèle plus aisée que le cyclomoteur, mais pour des usages semblables, si ce n'est qu'il permet mieux de quitter la ville et supporter davantage certaines valorisations (les vélomoteurs que nous appellerons plus loin de "type original", permettent une certaine singularisation).



- . La moto est essentiellement masculine, elle est proposée à tout âge et toutes C S P : certaines publicités insistent sur l'achat en tant que signe de prestige. Elle est présentée comme utilisable en ville, mais faite pour les randonnées. Elle permet l'évasion de la ville et de la société urbaine, fondée sur la voiture.

Certaines publicités insistent sur le plaisir propre qui vient à conduire une moto. Comparativement aux publicités d'avant 1970 la moto apparaît aujourd'hui moins "sauvage", plus "civilisée".

La plupart de ces points se trouveront détaillés dans le paragraphe suivant correspondant à l'analyse des entretiens approfondis que nous avons réalisés. Il nous semblait important de souligner la présence de ces thèmes, à la fois dans les publicités et dans nos entretiens.

## II - ATTITUDES ET COMPORTEMENTS PAR RAPPORT AUX DIVERS TYPES DE DEUX ROUES EN 1974

---

Les réflexions qui suivent reposent pour l'essentiel sur l'analyse d'une quinzaine d'entretiens approfondis. Nous n'hésiterons pas toutefois à utiliser des informations issues d'autres sources pour illustrer notre propos .

Notre objectif est de bien comprendre les attitudes et comportements actuels par rapport à ce mode de transport afin d'étayer des hypothèses d'interprétation sur le décalage existant entre les prévisions des planificateurs et ingénieurs-transport et la réalité de 1974, caractérisée par un essor de ce moyen de transport.

Le "deux-roues" est un mode de transport beaucoup plus différencié que la "voiture particulière" ou le "transport en commun" ; qu'y-a-t-il de commun entre une "750" et un "vélo pliant"? Nous verrons que si certaines différences sont manifestes, l'ensemble des deux-roues a un certain nombre de caractéristiques en commun, liées tant à leur "morphologie" (dimensions, nombre de passagers, conduite "extérieure", problèmes de sécurité...) qu'à leur situation par rapport aux autres modes (ils sont, dans leur ensemble, l'alternative par rapport à la voiture et aux transports en commun).

C'est sur les caractéristiques générales que nous insisterons surtout dans ce chapitre.

A - REMARQUES PRELIMINAIRES : Le concept de mode dominant

Ces dernières années, les études approfondies sur le choix du mode étaient généralement centrées sur le transport en commun et l'arbitrage entre voitures particulières et transports en commun. Les études que nous avons réalisées (1) nous avaient conduits à présenter le transport en commun comme un mode de dépannage, c'est-à-dire comme un mode utilisé dans le cas où l'on avait "de bonnes raisons" de ne pas utiliser la voiture individuelle, ces raisons pouvant être aussi variées que : les problèmes de circulation, de stationnement, la non disposition de la voiture et même, à la limite, la non possession d'une voiture.

La voiture apparaissait alors comme mode dominant (à la fois culturellement et psychologiquement). Ce qui signifiait que, indépendamment des contraintes (surtout financières) posséder une voiture était préférable à ne pas en posséder et utiliser sa voiture était, en principe, la solution la plus valorisée. Répétons-nous : c'était le mode utilisé sauf si l'on avait "de bonnes raisons" de ne pas l'utiliser.

Le changement d'attitude et de comportement par rapport aux deux-roues, tel que nous pouvons l'observer aujourd'hui, est fondamental dans la mesure où le deux-roues apparaît, dans certains cas (pour certains groupes), comme mode dominant, place réservée jusqu'ici à la voiture individuelle.

Il s'agit d'un changement de hiérarchie dans l'utilisation (voire l'acquisition) des moyens de transports: "je pense que je garderai ma voiture, parce que je l'utiliserai différemment... pour faire des distances relativement importantes que je ne pourrai pas faire avec mon vélomoteur ... la voiture me servira quand j'aurai des bagages à transporter.... mais, en dehors de ces raisons secondaires....."

---

(1) CERAU - Promotion des transports en commun TOULOUSE et GRENOBLE.

Dans le cas d'un arbitrage entre voiture et deux-roues, ce changement d'optique peut conduire à une utilisation beaucoup plus importante des deux-roues qui viennent remplacer la voiture chaque fois que les deux modes sont effectivement utilisables. A la limite, comme nous avons mis en évidence il y a quelques années, l'abandon de certains déplacements "parce qu'ils n'étaient pas commodes en voiture", alors même qu'un autre mode était théoriquement possible, nous avons souligné aujourd'hui l'abandon de certains déplacements "parce qu'ils ne sont pas commodes à moto" bien qu'ils eussent pu être effectués en voiture.

"j'utilise la voiture quand je ne peux pas prendre la moto... l'hiver, si on va à la montagne, s'il y a du verglas, si les amis avec qui je suis n'ont pas de moto..", plus loin: sans la moto, "je ne partirais pas le week-end comme ça, pour aller me baigner, partir à la montagne, en voiture je ne le ferais pas".

Dans la définition que nous venons d'en donner, ce concept de mode dominant s'applique à l'individu et non à un groupe. L'extension de concept à un groupe socio-culturel pourrait être très intéressante mais dépasse le cadre de cette étude.

Dès lors, notre tâche ne saurait se réduire à une analyse de choix du mode entre deux-roues et autres modes, mettant en évidence les critères sur lesquels s'appuie cet arbitrage. Quitte à n'atteindre que partiellement notre objectif, nous devons essayer d'expliquer ce phénomène fondamental qu'est l'apparition du deux-roues en tant que mode dominant. C'est ce que nous essaierons de faire dès le paragraphe suivant. Le deux-roues venant en quelque sorte prendre une place réservée à la voiture, c'est tout naturellement que nous accorderons une place importante au changement d'attitude par rapport aux deux-roues et à la voiture.

#### B - Le deux-roues par rapport à la voiture - Evolution de l'attitude par rapport à la voiture

---

Précisons tout de suite que les entretiens n'étaient pas centrés sur l'attitude par rapport à la voiture et que nous n'avons pas participé directement à une étude approfondie sur l'attitude par rapport à la voiture. Nous mettrons donc en parallèle des résultats, considérés comme connus, d'études antérieures sur l'attitude par rapport à la voiture, et les attitudes par rapport à la voiture (et aux deux-roues) telles qu'elles apparaissent dans nos entretiens.

B.1 - Voiture et deux-roues : affirmation de statut social et  
 -----  
 signe de prestige

On a beaucoup écrit sur la voiture "signe social", sur la signification que pouvait avoir le fait de "montrer sa voiture", de "se montrer avec sa voiture". Il serait abusif de dire que cette dimension de la valorisation de la voiture a aujourd'hui disparu, mais elle est fortement atténuée sous

l'effet de la vulgarisation de la voiture.

En fait, pour l'affirmation d'un certain statut social, la voiture était à la fois nécessaire et suffisante. La possession d'une voiture (ou de certaines voitures) suffisait à signifier un statut social et était, en même temps, indispensable. Aujourd'hui, du moins dans certains groupes sociaux (1):

- la possession et surtout l'utilisation d'une voiture n'est pas indispensable à l'affirmation d'un certain statut social. En effet, du moins au delà d'un certain seuil de revenus, cette non-possession ou non utilisation apparaît plus comme un choix, pouvant d'ailleurs être valorisé selon certaines dimensions, que comme une nécessité, (2)
- la possession et l'utilisation de la voiture ne suffisent pas à affirmer un statut social. D'autres signes sont aujourd'hui nécessaires. L'utilisation de certains deux-roues (moto ou vélo-moteur "chers") peuvent aujourd'hui remplir ce rôle.

Bien que souvent, affirmation de statut social et signe de prestige, soient confondus dans les analyses proposées à ce sujet, nous préférons dissocier ces deux notions. Nous entendons par "affirmation de statut social" la volonté de marquer son appartenance à un certain groupe social alors que la recherche de prestige est plus une volonté de se singulariser par rapport au groupe d'appartenance.

- (1) que nous n'avons pas les moyens de chercher à identifier dans cette pré-étude sur les deux-roues
- (2) A ce sujet, on peut noter dans une publicité récente de Motobécane "Cette machine...répond aux besoins d'une couche grandissante de citadins, qui refusent désormais d'utiliser leur voiture pour faire de simples courses et même pour se rendre à leur travail".

La voiture permettait cette singularisation (voitures de sport, voitures étrangères...) elle la permet moins aujourd'hui et surtout elle ne le permet qu'à des prix très élevés, compte tenu de la vulgarisation de toutes les sortes de voitures. Par contre, le deux-roues, essentiellement la moto, peut très bien être un signe de prestige. Jugée selon cette seule dimension, la moto est bien meilleur marché que la voiture, car comme l'ont fait remarquer certains interviewés, combien coûte une voiture qui ferait autant d'effet qu'une moto de 15 000 F actuels?

"Les petites minettes sont fanas de moto... on peut faire le beau dans les coins bien de Marseille et on a du monde autour de soi... les petites voitures de sport les filles en sont revenues... Maintenant il faut taper dans les grosses voitures Porsche ou Ferrari... ça revient encore plus cher qu'une moto".

En résumé, nous ne pensons pas que le deux-roues puisse prendre toute la place qu'occupait la voiture en tant que signe social, mais que :

- la voiture n'étant plus nécessaire de ce point de vue, on l'abandonne plus volontiers pour d'autres modes de transport,
- dans certains cas, le deux-roues permet une certaine affirmation de statut social et, surtout, peut être un élément de prestige.

## B.2 - La voiture, objet familial ou personnel ?

Les études anciennes sur l'attitude par rapport à la voiture, généralement fondées sur l'analyse d'entretiens d'hommes possesseurs de voiture, insistent souvent sur cette "extension du chez soi", sur la valorisation de cet "espace intérieur", sur l'intimité de cet espace. Nous avons donc été frappés de constater dans nos entretiens que la même réalité objective (la voiture est objectivement un espace clos) n'était plus toujours valorisée en termes de propriété, mais dévalorisée en termes de "être enfermé", "emprisonné" et même "attaché" (ceinture de sécurité), par opposition au deux-roues où l'on se trouve "au grand-air", "en contact avec la nature".

Etudiant de manière plus approfondie les entretiens correspondants, il nous est apparu que la voiture était moins considérée comme un objet personnel que comme un objet familial, lié à l'existence de la famille, conçu pour une utilisation en famille utilisée par d'autres membres de la famille. Ainsi, il nous semble que l'une des raisons de valorisation de cet espace intérieur résidait en ce que l'homme, le père de famille, trouvait dans la voiture son chez-soi (lui seul décidait pour ce qui concerne la voiture). L'utilisation de la voiture devenait l'expression de sa liberté. La voiture est aujourd'hui utilisée par les autres membres de la famille, elle devient familiale et supporte moins cette valorisation. Le deux-roues, particulièrement la moto, peut devenir l'expression de cette liberté : c'est le mode individuel par excellence, celui que l'on ne peut utiliser que seul.

Cette interprétation nous semble très importante, en effet :

- cette image du deux-roues, mode "très individuel" et valorisé en tant que tel (surtout la moto) se retrouve dans

l'ensemble des interviews. Le plaisir de conduire une moto est toujours diminué par la présence d'un passager. -"La moto c'est le moyen de partir tout seul, faire ce qu'on veut" (Marié 2 enfants). Cette image existe évidemment aussi bien chez les célibataires que chez les hommes ou femmes mariés.

Nombreux sont ceux qui insistent sur la relation très personnelle existant entre la moto et son pilote (1)

De même, l'image de la voiture "mode familial" est très présente aussi bien chez ceux qui étant mariés insistent sur la nécessité d'avoir une voiture, indépendamment de leur attachement au deux-roues, que chez ceux qui ne l'étant pas, voient dans la voiture un mode indispensable le jour où ils se marieront.

---

(1) Evidemment, il arrive que l'on voie deux personnes sur une moto ! Mais le plaisir attaché à la conduite est alors modifié et remplacé par celui d'emmener quelqu'un, de partir à deux. Etre à deux apparaît comme "une autre utilisation" de la moto, valorisée par certains pilotes, mais généralement secondaire par rapport à l'utilisation en solitaire.

Au delà d'une interprétation plus ou moins rationnelle de la dimension familiale de la voiture et individuelle du deux-roues, l'essentiel est que ces qualificatifs correspondent à une image de ces modes, leur utilisation pouvant devenir le signe de la valorisation de l'un ou l'autre de ces qualificatifs.

Pour résumer, l'essentiel du changement dans ce domaine nous semble être que la voiture, qui est sûrement encore valorisée en tant qu'espace clos (protection par rapport au monde extérieur), supporte moins une valorisation en terme d'expression de liberté individuelle, d'individualisme, le deux-roues, lui, pouvant être valorisé selon cette dimension.

### B.3 - La voiture, symbole d'une certaine civilisation

Nous aurions pu terminer le paragraphe précédent en disant qu'utiliser un deux-roues peut, dans certains cas, être le moyen de marquer une certaine distance par rapport à une civilisation fondée sur la famille et dont la voiture est un symbole. En fait, bien au-delà de la seule dimension "familiale", la voiture apparaît comme un symbole de notre civilisation ("consommation", "métro-boulot-dodo", "toujours davantage"...) et l'usage volontaire du deux-roues est alors

l'expression d'une certaine distance par rapport à cette civilisation, le signe de valorisations différentes, d'un certain non-conformisme (pouvant d'ailleurs devenir très conformiste au moment où la remise en question de notre civilisation est de plus en plus répandue) (1)

\* \* \*

\*

---

(1) La distance est grande entre le motard participant à des randonnées, à des concentrations et le cadre qui se fait plaisir en préférant un deux-roues à sa voiture.



Dans ces trois paragraphes, nous avons parlé de changements dans l'attitude par rapport à la voiture. Nous allons voir maintenant quelques valorisations nouvelles entraînant une attitude plus positive en faveur du deux-roues.

#### B.4 - Le deux-roues autorise plus de sensations que la voiture

"Sensation" est à prendre ici dans son sens premier et s'applique à tous les sens. Sur un deux-roues, on rentre en communication sensorielle avec l'environnement, alors qu'on en est isolé dans la voiture ; qu'il s'agisse de l'odorat, de la vue, ou du toucher "En voiture ça sent le chaud.... en moto, si ça sent la merde dehors, on sent la merde, si ça sent bon, on sent bon.... en voiture on sent rien...."

"Ce que j'aime c'est faire des routes de campagne, ou la côte, apprécier le paysage, on a plus de liberté, de visibilité... question de plaisir..."

En ville : "en moto, on a l'impression de sortir dès qu'on est sorti de la maison... en voiture, rien que pour quitter la ville on sera une heure dans la voiture... alors qu'en moto, même en ville il y a des joies extraordinaires.... de sentir l'air tout de suite sur nous..... tout de suite en contact avec la nature, ne serait-ce que par le vent, la pluie, le soleil et les moucherons...."

Les accélérations, la vitesse, prennent une réalité physique que l'on sent sur le visage, dans les bras, par le bruit du moteur. Ce contact direct avec l'environnement traversé, cette sensation immédiate des accélérations, de la vitesse, fait du deux-roues un mode plus "naturel" et il est frappant de constater que chez de nombreux interviewés, même l'usage urbain du deux-roues est valorisé par sa dimension "naturelle". Ces remarques s'appliquent à des degrés divers à tous les types de deux-roues.

La différence entre voiture et deux-roues a toujours existé selon cette dimension, le fait nouveau semble être la valorisation qui lui est attachée comme par réaction à un univers aseptisé, nous préservant souvent de ces sensations directes.

Dans le même ordre d'idée, le goût de certains risques, voire d'un danger, est parfois valorisé par les utilisateurs de deux-roues.

#### B.5 - Le deux-roues mode jeune - La voiture mode du passé

La voiture était l'aboutissement normal et le signe de réussite pour un individu ou un ménage, aujourd'hui, elle est presque un élément de base, une donnée de départ. Les jeunes espéraient, comme les plus âgés, avoir un jour leur voiture. Aujourd'hui, parmi ces "plus âgés", certains veulent faire du deux-roues, comme les jeunes.

Le deux-roues, par ses caractéristiques (effort, inconfort, danger) est un mode apparemment plus adapté aux jeunes. Associé aux jeunes, il se trouve, de ce fait, valorisé dans une société qui valorise tout ce qui touche à la jeunesse.

De plus, il est frappant de constater à quel point les deux-roues peuvent apparaître comme quelque chose de nouveau à des jeunes pour qui la voiture a toujours fait partie de l'environnement "normal". C'est en ce sens qu'ils peuvent dire : "la voiture, c'est déjà sorti, la moto ça commence et ça va démarrer".

Nous proposons à titre d'illustration cette publicité du Crédit Agricole sous entendant tout à la fois qu'il faut faire jeune et que la moto est signe de jeunesse.