

Les rapports d'étude

Usagers et déplacements en deux-roues motorisés

Analyse des enquêtes ménages déplacements



Présent
pour
l'avenir

Usagers et déplacements en deux-roues motorisés

Analyse des enquêtes ménages déplacements

Décembre 2010



centre d'Études sur les réseaux,
les transports, l'urbanisme
et les constructions publiques
9 rue Juliette Récamier
69456 Lyon Cedex 06
téléphone : 04 72 74 58 00
télécopie : 04 72 74 59 00
www.certu.fr

Avis aux lecteurs

La collection Rapports d'étude du Certu se compose de publications proposant des informations inédites, analysant et explorant de nouveaux champs d'investigation. Cependant l'évolution des idées est susceptible de remettre en cause le contenu de ces rapports.

Le Certu publie aussi les collections :

Dossiers : Ouvrages faisant le point sur un sujet précis assez limité, correspondant soit à une technique nouvelle, soit à un problème nouveau non traité dans la littérature courante. Le sujet de l'ouvrage s'adresse plutôt aux professionnels confirmés. Ils pourront y trouver des repères qui les aideront dans leur démarche. Mais le contenu présenté ne doit pas être considéré comme une recommandation à appliquer sans discernement, et des solutions différentes pourront être adoptées selon les circonstances.

Références : Cette collection comporte les guides techniques, les ouvrages méthodologiques et les autres ouvrages qui, sur un champ donné, présentent de manière pédagogique ce que le professionnel doit savoir. Le Certu a suivi une démarche de validation du contenu et atteste que celui-ci reflète l'état de l'art. Il recommande au professionnel de ne pas s'écarter des solutions préconisées dans le document sans avoir pris l'avis d'experts reconnus.

Débats : Publications recueillant des contributions d'experts d'origines diverses, autour d'un thème spécifique. Les contributions présentées n'engagent que leurs auteurs.

Catalogue des publications disponible sur : <http://www.certu.fr/catalogue>

NOTICE ANALYTIQUE

Organisme commanditaire : Certu			
Titre : Usagers et déplacements en deux-roues motorisés			
Sous-titre : Analyse des enquêtes ménages déplacements		Date d'achèvement : novembre 2010	
		Langue : français	
Organisme auteur : Cete Nord-Picardie – département Transport Mobilités		Rédacteurs ou coordonnateurs : Bernard Quételard – Cete Nord-Picardie Hélène de Solère – Certu Régis de Solère – Certu	
		Relecteur assurance qualité : Tristan Guilloux – Certu	
<p>Résumé</p> <p>Dans plusieurs grandes villes européennes, le trafic des deux-roues motorisés (2RM) a fortement augmenté au cours de la dernière décennie. Cet afflux de nouveaux usagers 2RM semble être lié en particulier à une congestion routière toujours plus importante et à la mise en place de politiques de déplacements contraignantes pour l'automobile. Le 2RM présente en effet les avantages des moyens de transports individuels (facilité d'utilisation et disponibilité) mais offre en plus une facilité de stationnement, une fiabilité sur la durée des trajets et un coût d'achat et d'usage plus faible que l'automobile.</p> <p>Pour autant, un afflux non anticipé de 2RM dans le trafic urbain s'accompagne d'effets négatifs, en termes de sécurité routière et de pollution locale, mais aussi du fait d'une compétition non maîtrisée avec les autres modes de déplacements alternatifs à l'automobile. Il semble donc nécessaire d'intégrer la problématique 2RM dans les politiques globales de déplacements. Cette prise en compte passe par une meilleure connaissance de la mobilité en 2RM. L'absence, l'insuffisance ou l'approximation des données en la matière sont en effet régulièrement regrettées par les acteurs du secteur et rendent difficile l'analyse de certaines spécificités relatives aux utilisateurs de 2RM.</p> <p>La présente étude vise à combler ce manque en contribuant à une meilleure connaissance de la mobilité en 2RM. A partir de l'exploitation des enquêtes ménages déplacements (EMD) standard Certu, elle caractérise d'une part les utilisateurs des 2RM, d'autre part les déplacements réalisés en 2RM.</p> <p>Il ressort tout d'abord de cette étude qu'il n'y a pas une clientèle des 2RM mais une clientèle des cyclomoteurs et une clientèle des motocyclettes, n'ayant en commun que leur forte masculinité. Les cyclomotoristes sont plus jeunes, élèves ou étudiants. Au contraire, les motocyclistes sont surtout des personnes d'âge mûr, avec une sur-représentation des actifs. On observe par ailleurs, entre la fin des années quatre vingt dix et la fin des années deux mille, un vieillissement des usagers de 2RM. En termes d'usage, on constate que les 2RM sont relativement peu utilisés en France, mais on observe un usage plus marqué dans les agglomérations méditerranéennes. Les usagers de 2RM sont des sur-mobiles. Enfin, l'usage des 2RM présente une forte sensibilité aux conditions climatiques.</p>			
Thème et sous-thème : Mobilité et déplacements / Connaissance de la mobilité / Analyses			
Ouvrages sur le même thème :			
Mots clés : deux-roues motorisé, mobilité, déplacements, usagers, enquête ménages déplacements		Diffusion : Certu-DD	
		Web : oui	
Nombre de pages : 52		Tirage : non	
		Confidentialité : non	
		Bibliographie : oui	

Sommaire

1	Introduction.....	7
2	La méthodologie.....	8
2.1	Les principaux éléments de la méthodologie des EMD.....	8
2.2	La méthodologie de la présente étude.....	9
3	Les éléments de cadrage tirés de l'enquête nationale transports et déplacements de 2008.....	10
3.1	La période estivale propice à l'utilisation des 2RM.....	10
3.2	Une sensibilité forte de l'usage des 2RM aux conditions météorologiques.....	10
3.3	Un usage plus fort des 2RM en PACA.....	11
3.4	Un usage moindre des 2RM le week-end.....	11
3.5	Les 2RM pour des motifs de déplacements spécifiques.....	12
4	La mobilité en 2RM dans treize agglomérations françaises.....	14
4.1	Qui sont les utilisateurs de 2RM ?.....	15
4.1.1	Les usagers de 2RM sont des clients fréquents.....	15
4.1.2	Les utilisateurs de 2RM sont des hommes dont l'âge varie selon la cylindrée.....	16
4.1.3	Deux tiers des utilisateurs de 2RM sont des actifs.....	17
4.1.4	Le niveau d'études des utilisateurs de 2RM varie selon la cylindrée.....	18
4.1.5	La PCS des utilisateurs de 2RM varie selon la cylindrée.....	19
4.1.6	Synthèse.....	20
4.2	Quels autres facteurs peuvent influencer le choix du 2RM ?.....	21
4.2.1	L'usage d'un 2RM et la motorisation en voitures des ménages : un lien pas évident.....	21
4.2.2	Les résidents des périphéries utilisent légèrement plus le 2RM.....	22
4.2.3	Les utilisateurs de 2RM habitent plutôt en habitat individuel isolé.....	23
4.2.4	Synthèse.....	24
4.3	Quels résultats en terme de mobilité ?.....	25
4.3.1	La part des 2RM dans les déplacements est faible.....	25
4.3.2	Les utilisateurs de 2RM sont hypermobiles.....	26
4.3.3	Les déplacements pour aller au travail sont prépondérants en 2RM.....	27
4.3.4	Pour leur mobilité tous modes, les utilisateurs de 2RM ont des budgets temps et distances plus importants.....	28
4.3.5	Les 2RM plus rapides que les voitures... mais pas partout.....	28
4.3.6	En 2RM, les heures de pointe sont plus marquées.....	31
4.3.7	Les pratiques d'intermodalité sont marginales.....	31
4.3.8	Synthèse.....	32
4.4	Quelle est l'opinion des utilisateurs de 2RM sur les transports ?.....	33
4.4.1	Les utilisateurs de 2RM souhaitent que leur mode soit pris en compte.....	33
4.4.2	Les cyclomotoristes semblent plus sensibles aux risques d'accident.....	34
4.4.3	Synthèse.....	35
4.5	Quid des agglomérations à forte mobilité en 2RM ?.....	36
4.5.1	L'usage du 2RM est plus fort dans les agglomérations du quart sud-est.....	36
4.5.2	Les clients fréquents y sont plus nombreux et y utilisent plus leur 2RM.....	36
4.5.3	Ce sont surtout les usagers de la moto qui y sont plus nombreux.....	37
4.5.4	Les caractéristiques des usagers des 2RM ne varient que légèrement selon le type d'agglomération.....	38
4.5.5	On observe peu de différences sur les motifs de déplacements en 2RM.....	43
4.5.6	Synthèse.....	44
5	Les évolutions de la mobilité en 2RM.....	45

5.1 La mobilité en moto augmente légèrement.....	45
5.2 Les clients de 2RM sont plus nombreux qu'avant mais utilisent moins leur 2RM. . .	46
5.3 Vers un vieillissement des usagers 2RM ?.....	46
5.3.1 Homme / Femme : pas d'évolution.....	46
5.3.2 Les usagers des 2RM sont plus âgés qu'avant.....	46
5.3.3 La part des élèves parmi les usagers du cyclomoteur a diminué.....	47
5.4 Y a-t-il une évolution des motifs de déplacements en 2RM ?.....	48
5.4.1 Plus de déplacements en cyclomoteur sont réalisés pour aller au travail.....	48
5.4.2 Les motifs des déplacements à moto évoluent peu.....	48
5.5 Synthèse.....	49
6 Acronymes.....	50
7 Bibliographie.....	51

1 Introduction

Dans plusieurs grandes villes européennes telles que Paris, Londres, Rome ou Barcelone, le trafic des deux-roues motorisés (2RM) a fortement augmenté au cours de la dernière décennie. Cet afflux de nouveaux usagers 2RM semble être lié en particulier à une congestion routière toujours plus importante et à la mise en place de politiques de déplacements contraignantes pour l'automobile : suppression de voies au profit des transports collectifs, limitation des places de stationnement automobile, voire mise en place de péages urbains (à Rome et à Londres par exemple).

Le 2RM présente en effet les avantages des moyens de transports individuels (facilité d'utilisation et disponibilité) mais offre en plus une facilité de stationnement et une certaine fiabilité sur la durée des trajets. C'est par ailleurs un moyen de déplacement moins onéreux que l'automobile pour l'utilisateur : prix d'achat et d'entretien plus faibles, consommation de carburant moins importante, stationnement gratuit, etc.

Pour autant, un afflux non anticipé de 2RM dans le trafic urbain s'accompagne d'effets négatifs, en termes de sécurité routière et de pollution locale, mais aussi du fait d'une compétition non maîtrisée avec les autres modes de déplacements alternatifs à l'automobile.

En termes de sécurité routière, la part des usagers 2RM victimes d'accident corporel de la circulation a augmenté au cours de la dernière décennie. Le nombre de victimes graves en 2RM est depuis 2004 égal au nombre de victimes graves en voiture, pour une part dans le trafic sans commune mesure (les 2RM représentent moins de 2 % du trafic motorisé). Mieux connaître l'exposition aux risques des 2RM représente en ce sens un enjeu fort.

Il semble donc nécessaire d'intégrer la problématique 2RM dans les politiques globales de déplacements – et le plan de déplacements urbains est le cadre privilégié de ces réflexions. Mais cette prise en compte passe par une meilleure connaissance de la mobilité en 2RM. L'absence, l'insuffisance ou l'approximation des données en la matière sont régulièrement regrettées par les acteurs du secteur et rendent difficile l'analyse de certaines spécificités relatives aux utilisateurs de 2RM, notamment en termes d'exposition aux risques.

La présente étude vise à combler ce manque en contribuant à une meilleure connaissance de la mobilité en 2RM. A partir de l'exploitation des enquêtes ménages déplacements (EMD) standard Certu, elle caractérise d'une part les utilisateurs des 2RM, d'autre part les déplacements réalisés en 2RM.

2 La méthodologie

2.1 Les principaux éléments de la méthodologie des EMD

L'enquête ménages déplacements (EMD) est un outil de connaissance des pratiques de déplacements de la population d'une aire d'étude. Ses deux caractéristiques principales sont de toucher toutes les catégories de population de l'aire d'étude et de s'intéresser à tous les modes de déplacements.

Les enquêtes ménages déplacements portent sur un échantillon représentatif des ménages de l'aire d'étude enquêtée. La taille de l'échantillon est fixée de manière à assurer une fiabilité suffisante des résultats permettant une analyse sectorielle. L'aire d'étude est au minimum le périmètre des transports urbains (PTU), mais s'étend plus souvent au territoire du schéma de cohérence territoriale (SCoT), voire à l'aire métropolitaine intégrant des zones périurbaines et rurales.

Elles sont réalisées au domicile des personnes enquêtées. Toutes les personnes, âgées d'au moins cinq ans, habitant dans le logement, sont interrogées en face-à-face par l'enquêteur.

Tous les déplacements, réalisés par chaque personne enquêtée, la veille du jour d'enquête, sont recensés. Les caractéristiques de ces déplacements, avec leurs motifs, leurs modes, leurs zones géographiques, leurs heures de départ et d'arrivée, sont recueillies sur la base de définitions précises.

Le questionnaire « standard Certu » comprend une fiche "ménage", une fiche "personne", une fiche "déplacements" et une fiche "opinion". Cette dernière n'est posée qu'à une personne du ménage âgée d'au moins seize ans et tirée au sort. À ce questionnaire peut venir s'ajouter une partie locale, d'une durée maximum de 15 minutes.

Dans le cadre de la présente étude, il convient de souligner les éléments suivants

- Les enquêtes ménages déplacements sont réalisées en automne-hiver-début du printemps (octobre à avril/mai). Comme on le verra, l'usage des deux-roues motorisés (2RM) est moins élevé durant cette période qu'au printemps-été.
- Les enquêtes ménages déplacements portent sur le jour de semaine (lundi au vendredi) hors période de vacances scolaires. Elles ne fournissent donc aucun élément sur le samedi et le dimanche et sur les périodes de vacances scolaires.
- Tous les déplacements réalisés la veille du jour où les personnes sont enquêtées sont recensés. Le ou les modes utilisés pour les déplacements sont décrits en distinguant, pour les 2RM, les plus de 50 cm³ (les « motos ») et les moins de 50 cm³ (les « cyclomoteurs »).
- Le questionnaire "personne" comprend des questions sur la fréquence d'utilisation des modes de déplacements, dont le mode « deux-roues motorisé » sans distinction de cylindrée. Cela permet d'identifier des utilisateurs fréquents d'un mode qui exceptionnellement ne l'ont pas utilisé la veille.
- À chaque déplacement est affecté un « mode principal ». Lorsque le déplacement est réalisé avec un seul mode (96 % des cas), ce mode est le mode principal. Lorsque le déplacement est réalisé à l'aide de plusieurs modes, le mode principal est le mode le plus prioritaire dans la hiérarchie des modes utilisés. Cette hiérarchie classe en tête les transports collectifs puis la voiture, les deux-roues motorisés, le

vélo et la marche. Les exploitations des déplacements selon le mode principal sous-estiment donc très légèrement l'usage des 2RM puisque qu'un déplacement réalisé en 2RM et en voiture ou en transport collectif a pour mode principal la voiture ou le transport collectif : les déplacements utilisant un 2RM de moins de 50 cm³ sont sous-estimés d'environ 1,5 %, ceux utilisant un 2RM de plus de 50 cm³ de 0,5 %.

2.2 La méthodologie de la présente étude

La mobilité en 2RM étant relativement faible dans les agglomérations françaises, le nombre de déplacements recensés dans les EMD est trop faible pour permettre des analyses fines sur une enquête donnée. Pour contourner cette difficulté, les résultats de plusieurs EMD ont été « concaténés » afin de rassembler un nombre suffisant de déplacements réalisés en 2RM.

Treize EMD récentes ont été retenues dans le cadre de cette étude :

Enquête	Année	Population	Début / fin d'enquête	Nombre de communes enquêtées	Surface	Nombre de ménages enquêtés	Nombre de personnes enquêtées
Grenoble	2002	385 000	Nov. 2001 / Mai 2002	26	261 km ²	2 943	6 240
Montpellier	2003	445 000	Oct. 2003 / Mars 2004	48	723 km ²	4 525	9 371
Toulouse	2004	935 000	Fév. 2003 / Avr. 2004	167	1 966 km ²	5 003	10 711
Lille	2006	1 086 000	Janv. 2006 / Juin 2006	85	611 km ²	6 965	8 990
Lyon	2006	1 243 000	Oct. 2005 / Mai 2006	72	732 km ²	6 428	14 175
Reims	2006	228 000	Nov. 2005 / Fév. 2006	16	160 km ²	1 716	3 505
Rennes	2007	392 000	Janv. 2007 / Mai 2007	202	4 020 km ²	2 954	5 960
Rouen-Elbeuf	2007	663 000	Nov. 2006 / Mai 2007	256	2 077 km ²	4677	10 318
Toulon	2008	575 000	Nov. 2007 / Mai 2008	45	1 598 km ²	5241	10 833
Bas-Rhin	2009	1 057 000	Fév. 2009 / Juin 2009	730	6 258 km ²	5399	12 010
Bordeaux	2009	881 000	Nov. 2008 / Mai 2009	96	1 722 km ²	6011	12 612
Bouches-du-Rhône	2009	1 855 000	Oct. 2008 / Avr. 2009	85	3 144 km ²	9752	21 464
Côte d'Azur	2009	1 052 000	Nov. 2008 / Mai 2009	172	4 674 km ²	7539	15 563

Tableau 1 : Caractéristiques des 13 EMD retenues

Nota : pour simplifier l'écriture, on appellera « cyclomoteur » les 2RM de moins de 50 cm³ et « moto » les 2RM de plus de 50 cm³.

3 Les éléments de cadrage tirés de l'enquête nationale transports et déplacements de 2008

L'enquête nationale transports et déplacements (ENTD) réalisée en 2007/2008 comprend un volet sur la mobilité locale quotidienne analogue au recueil des déplacements des EMD. Mais contrairement aux EMD, tous les jours sont concernés (du lundi au dimanche) et tous les mois sont enquêtés, hors vacances scolaires et en période de vacances scolaires. Cela permet donc de fournir des éléments sur la mobilité de fin de semaine et sur la mobilité hors période de recueil des EMD.

3.1 La période estivale propice à l'utilisation des 2RM

Les résultats ci-dessous présentent la mobilité du jour de semaine (lundi au vendredi) selon la période de réalisation de l'enquête (période EMD : d'octobre à avril hors vacances scolaires, autre période : vacances scolaires et mai à septembre).

	Période EMD	Autre période	Ensemble
Cyclomoteur	0,020	0,031	0,025
Moto	0,016	0,042	0,028

Tableau 2 : Nombre moyen de déplacements en 2RM par jour et par personne (source : ENTD 2008)

Le tableau montre clairement que la période classique de réalisation des EMD est une période de faible usage des 2RM : hors période EMD, c'est-à-dire de mai à septembre, les cyclomoteurs sont 1,5 fois plus utilisés et les motos 2,6 fois plus utilisées.

3.2 Une sensibilité forte de l'usage des 2RM aux conditions météorologiques

La pluviométrie et la température moyenne du jour de recueil des déplacements ont été introduites dans les fichiers de l'ENTD de 2008. Cela permet de mesurer la sensibilité de l'usage des 2RM aux conditions météorologiques.

- La pluie freine fortement l'usage des 2RM quelque soit leur cylindrée : le nombre moyen de déplacements quotidiens réalisés tant à cyclomoteur qu'à moto passe de 0,04 les jours sans pluie à 0,02 les jours avec pluie modérée (1 à 5 mm de précipitation) et à 0,01 les jours de forte pluie (plus de 5 mm de précipitation).
- Les basses températures freinent également considérablement l'usage des 2RM mais plus fortement l'usage des motos que celui des cyclomoteurs : lorsque la température moyenne journalière est inférieure ou égale à 0°C, les cyclomoteurs et les motos ne sont pratiquement pas utilisés ; entre 1 et 15°C, l'usage de la moto reste faible (0,02 déplacements quotidiens), au-delà de 15°C, cet usage est beaucoup plus fort (0,07 déplacements quotidiens) ; pour le cyclomoteur, la situation est assez différente puisque son usage est voisin de la moyenne (0,03 déplacements quotidiens) dès 6°C et que la pointe observée au-delà de 15°C (0,04 déplacements quotidiens) est moins spectaculaire que celle de la moto.
- L'usage de la moto est particulièrement élevé (0,10 déplacements quotidiens) les jours sans pluie et tempérés (plus de 15°C).

- L'usage du cyclomoteur est également maximum (0,05 déplacements quotidiens) les jours sans pluie et tempérés (plus de 15°C) mais le pic est moins marqué et cet usage reste assez élevé (0,04 déplacements quotidiens) les jours sans pluie où la température est comprise entre 6 et 15°C.

3.3 Un usage plus fort des 2RM en PACA

Dans le cadre de la mobilité locale de semaine, les français (de 6 ans et plus) effectuent en moyenne 0,05 déplacements par jour en 2RM (0,02 à cyclomoteur et 0,03 à moto).

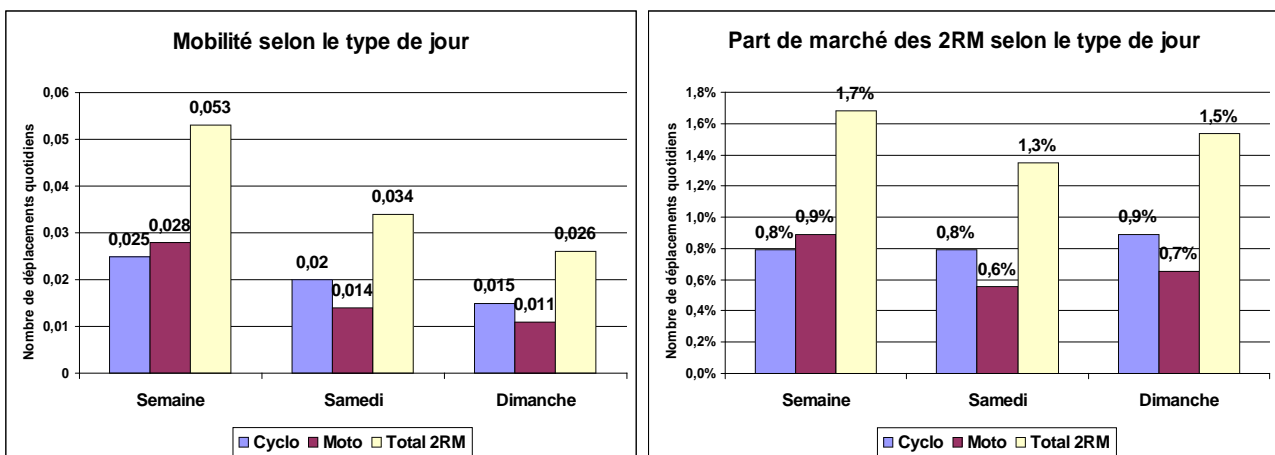
Seule la région PACA se distingue vraiment avec un nombre moyen de déplacements quotidiens en 2RM de 0,21. La zone Méditerranée (PACA et Languedoc-Roussillon) concentre d'ailleurs 32 % des déplacements locaux en 2RM pour 13 % de la population française des 14 ans et plus.

La Franche-Comté (0,11) et l'Aquitaine (0,08) arrivent loin derrière. Ces deux régions se distinguent en raison d'un usage élevé des cyclomoteurs (respectivement 0,07 et 0,05) alors que la région PACA se distingue surtout par un fort taux d'utilisation des motos (0,16 contre 0,03 en moyenne).

En Île-de-France, la mobilité en 2RM (0,06 déplacements quotidiens) est à peine supérieure à la moyenne du fait d'un usage plus élevé de la moto (0,04 déplacements quotidiens), celui du cyclomoteur se situant dans la moyenne. L'Île-de-France concentre d'ailleurs 22 % des déplacements locaux en 2RM pour 19 % de la population des 14 ans et plus. L'usage important des 2RM est un phénomène « parisien », peu visible à l'échelle de l'Île-de-France. En effet, la part modale des déplacements à Paris s'élève à 4 %, contre 1,7 % à l'échelle nationale. Pour plus de précisions sur la problématique 2RM en Île-de-France, on se reportera au document détaillé de l'Institut d'aménagement et d'urbanisme de l'Île-de-France ainsi qu'à l'enquête réalisée par la mairie de Paris, référencés en bibliographie.

3.4 Un usage moindre des 2RM le week-end

La mobilité en 2RM est sensiblement plus faible le samedi (-36 %) et le dimanche (-51 %). Ces baisses sont plus importantes que celles observées pour la mobilité totale (-20 % le samedi, -40 % le dimanche) en raison de la forte baisse de l'usage de la moto (-50 % le samedi, -61 % le dimanche).



Graphique 1 : Mobilité et part de marché 2RM selon le jour (source : ENTD 2008)

En semaine, les motos sont un peu plus utilisées que les cyclomoteurs, c'est le contraire le samedi et le dimanche.

En parts de marché (part des déplacements réalisés en 2RM par rapport au total des déplacements), le poids des 2RM est un peu plus faible le dimanche et surtout le samedi essentiellement du fait d'un usage plus faible de la moto.

3.5 Les 2RM pour des motifs de déplacements spécifiques

Avertissement : le nombre de déplacements locaux réalisés en 2RM recensés dans l'ENTD est relativement faible (voir tableau ci-dessous). Les exploitations par motif doivent donc être analysées avec prudence compte-tenu de leur faible précision statistique. Il sera également impossible, de ce fait, de faire des comparaisons de motifs avec les exploitations des EMD présentées plus loin.

	Semaine	Samedi	Dimanche
Cyclomoteur	294	188	99
Moto	437	213	136

Tableau 3 : Nombre de déplacements locaux réalisés en 2RM recensés dans l'ENTD 2008

En semaine, les cyclomoteurs sont surtout utilisés pour se rendre sur son lieu de travail habituel (23 %), pour des visites à parents ou amis (23 %), pour les études (15 %) ou les achats (15 %). Plus accessoirement, pour accompagner quelqu'un, pour le motif santé-démarches personnelles ou pour restauration (8 % dans chaque cas).

Toujours en semaine, les motos sont principalement utilisées pour le travail (57 % dont 38 % travail habituel, 13 % travail sur un autre lieu, 6 % tournée professionnelle). Plus accessoirement pour les études, l'accompagnement ou le motif achats (6 % dans chaque cas).

Le samedi, les cyclomoteurs sont toujours utilisés pour le travail (17 %) ou les études (8 %) mais nettement moins qu'en semaine. Les achats (17 %) et les visites (25 %) sont un peu plus présents alors que les loisirs (restauration, loisirs, promenade, autre domicile) sont nettement plus présents (24 % au total).

Toujours le samedi, les motos restent souvent utilisées pour le travail (29 %) mais uniquement sur le lieu habituel. Les études n'apparaissent plus alors que l'accompagnement, les achats les visites, les loisirs et la promenade se situent au même niveau (14 %).

Le dimanche, les motifs obligés (travail et études) disparaissent logiquement. Les cyclomoteurs sont utilisés d'abord pour des visites à des parents ou amis (38 %), différents types de loisirs (restauration, promenade, résidence secondaire, autres loisirs tous à 13 %) et un peu (13 %) pour des achats. Les motos sont avant tout utilisées pour des visites (60 %) mais aussi pour se promener (20 %) ou pour d'autres loisirs (20 %).

	Semaine			Samedi			Dimanche		
	<50cm ³	>50cm ³	Total	<50cm ³	>50cm ³	Total	<50cm ³	>50cm ³	Total
Travailler dans son lieu fixe et habituel	23 %	38 %	31 %	17 %	29 %	21 %	0 %	0 %	0 %
Travailler dans un autre lieu	0 %	13 %	7 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %
Tournées professionnelles	0 %	6 %	3 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %
Études	15 %	6 %	10 %	8 %	0 %	5 %	0 %	0 %	0 %
Accompagnement	8 %	6 %	7 %	0 %	14 %	5 %	0 %	0 %	0 %
Achats	15 %	6 %	10 %	17 %	14 %	16 %	13 %	0 %	8 %
Soins Démarches	8 %	0 %	4 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %
Visite	23 %	25 %	24 %	25 %	14 %	21 %	38 %	60 %	46 %
Loisirs	0%	0 %	0 %	9 %	15 %	11 %	12 %	20 %	15 %
Restauration	8 %	0 %	4 %	8 %	0 %	5 %	13 %	0 %	8 %
Promenade	0 %	0 %	0 %	8 %	14 %	11 %	12 %	20 %	15 %
Autre Domicile	0 %	0 %	0 %	8 %	0 %	5 %	12 %	0 %	8 %
Ensemble	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %

Tableau 4 : Activités motivant les déplacements en deux roues motorisés selon le type de jour (source : ENTD 2008)

4 La mobilité en 2RM dans treize agglomérations françaises

Dans les EMD, une question de la fiche "personne" permet de connaître la fréquence d'utilisation des modes de déplacements, dont le mode « deux-roues motorisé » sans distinction de cylindrée. À partir de cette question, nous avons distingué deux types de « clients » du 2RM :

- **les clients fréquents qui déclarent utiliser un 2RM au moins deux fois par semaine ;**
- les clients exceptionnels qui déclarent utiliser un 2RM mais moins de deux fois par semaine.

Pour l'ensemble des enquêtes, ont été recensés en nombres bruts (effectifs non redressés) :

- 4 817 clients fréquents ;
- 3 220 clients exceptionnels ;
- 114 409 non clients du 2RM (déclarent ne jamais utiliser un deux roues motorisés).

La fiche DEPLACEMENTS permet de distinguer la cylindrée des 2RM utilisés (cyclomoteur, moto). **Chaque personne ayant déclaré utiliser au moins une fois un 2RM la veille a été classé en « usager du 2RM »**, en distinguant donc les usagers des cyclomoteurs des usagers des motos. Ont ainsi été recensés en nombre bruts (effectifs non redressés) :

- 2 645 déplacements à cyclomoteur, réalisés par 884 « usagers du cyclomoteur » ;
- 4 632 déplacements à moto, réalisés par 1 495 « usagers de la moto ».

Ces différents volumes de personnes ou de déplacements recensés permettent de réaliser des exploitations sur les clientèles, les déplacements ou les usagers des 2RM ayant une fiabilité statistique correcte.

Tous les résultats présentés ci-après sont des chiffres pondérés des treize enquêtes retenues, en fonction de la population totale de chaque enquête. Seule la population de 14 ans ou plus est prise en compte. On exclue donc dans cette étude l'accompagnement en 2RM des passagers de moins de 14 ans, qui est un phénomène relativement marginal : 1,5% des déplacements en cyclomoteur et 3 % des déplacements en moto sont réalisés par des personnes de moins de 14 ans.

dans la présente étude :		Définition	
Client	Caractérise l'habitude d'utilisation du mode	Client fréquent	déclare utiliser un 2RM au moins deux fois par semaine.
		Client exceptionnel	déclare utiliser un 2RM, mais moins de deux fois par semaine.
Usager	Caractérise l'utilisation du mode la veille du jour d'enquête	Usager	A utilisé un 2RM pour au moins un déplacement de la veille du jour d'enquête. Permet l'étude des déplacements en distinguant les cyclomoteurs des motos.

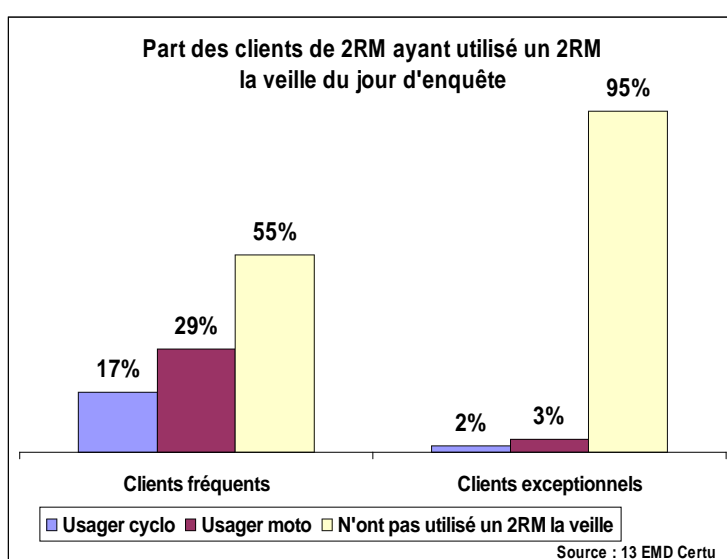
Tableau 5 : Définition des vocables « clients » et « usagers » retenus dans l'étude

4.1 Qui sont les utilisateurs de 2RM ?

4.1.1 Les usagers de 2RM sont des clients fréquents

Pour l'ensemble des enquêtes prises en compte, **on recense 341 000 clients fréquents des 2RM soit 4 % de la population de 14 ans et plus** et 231 000 clients exceptionnels soit 3 % de la population de 14 ans et plus.

Toujours pour l'ensemble des enquêtes prises en compte, on recense 63 900 usagers du cyclomoteur soit 0,8 % de la population de 14 ans et plus et 108 000 usagers de la moto soit 1,3 % de la population de 14 ans et plus.



46 % des clients fréquents ont effectivement utilisé un 2RM le jour de l'enquête, dont 17 % un cyclomoteur et 29 % une moto.

Assez logiquement la proportion tombe à 5 % pour les clients exceptionnels (2 % cyclomoteur et 3 % moto).

92 % des déplacements à cyclomoteur sont réalisés par des clients fréquents, 6 % par des clients exceptionnels. Les chiffres sont quasiment identiques pour les déplacements à moto.

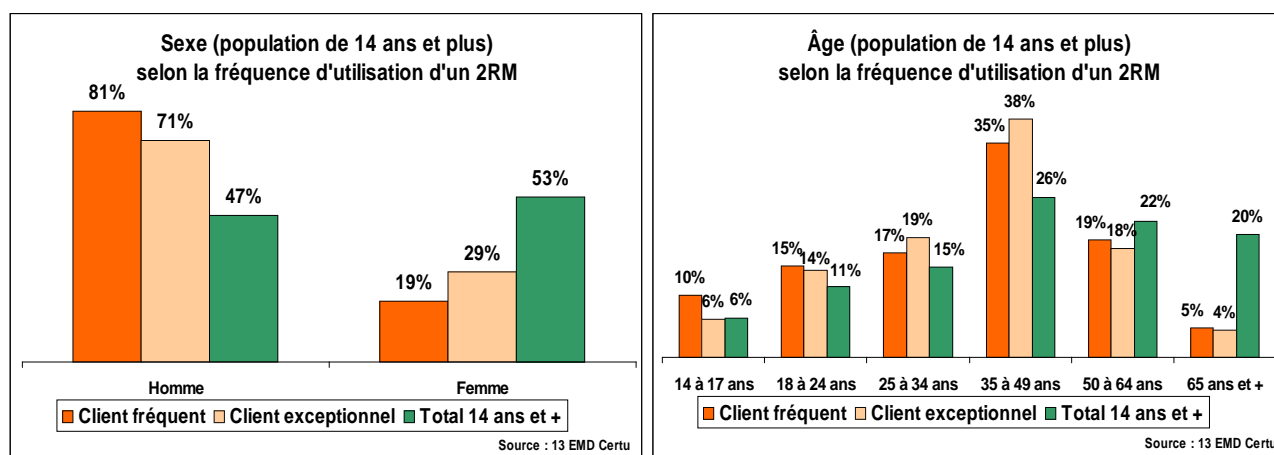
Graphique 2 : Part des clients de 2RM ayant utilisé un 2RM la veille du jour d'enquête

89 % des usagers du cyclomoteur sont des clients fréquents des 2RM.

90 % des usagers de la moto sont des clients fréquents des 2RM.

4.1.2 Les utilisateurs de 2RM sont des hommes dont l'âge varie selon la cylindrée

4.1.2.1 Les clients de 2RM sont plutôt des hommes et sont plutôt jeunes



Graphique 3 : Sexe et âge des clients de 2RM

Les clients des 2RM sont essentiellement des hommes : parmi les clients fréquents, on ne trouve que 19 % de femmes et parmi les clients exceptionnels que 29 %.

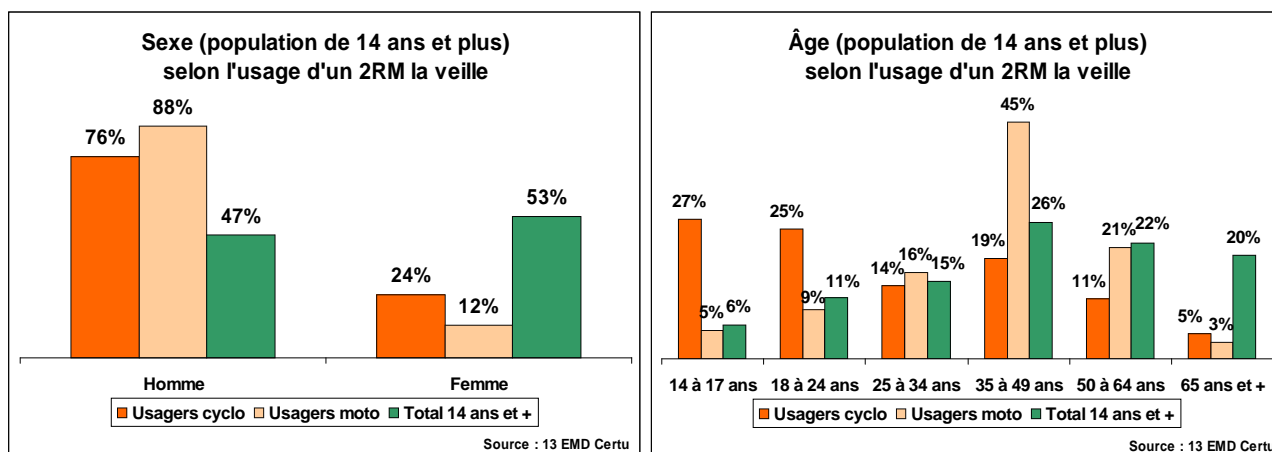
Ils sont jeunes : 76 % des clients fréquents et 78 % des clients exceptionnels ont moins de 50 ans (contre 58 % en moyenne).

AGE	Clients fréquents			Clients exceptionnels			Population de 14 ans et plus		
	Homme	Femme	Ensemble	Homme	Femme	Ensemble	Homme	Femme	Ensemble
14 à 17 ans	28 477	6 579	35 056	8 497	5 731	14 227	276 007	259 684	535 691
%	8 %	2 %	10 %	4 %	2 %	6 %	3 %	3 %	6 %
18 à 24 ans	37 134	13 275	50 409	22 658	10 690	33 348	453 821	506 533	960 354
%	11 %	4 %	15 %	10 %	5 %	14 %	5 %	6 %	11 %
25 à 34 ans	45 644	11 821	57 465	31 398	12 918	44 316	586 501	641 867	1 228 368
%	13 %	3 %	17 %	14 %	6 %	19 %	7 %	8 %	15 %
35 à 49 ans	97 748	19 997	117 745	63 270	25 481	88 751	1 024 609	1 128 567	2 153 176
%	29 %	6 %	35 %	27 %	11 %	38 %	12 %	14 %	26 %
50 à 64 ans	54 583	9 844	64 427	31 405	9 307	40 712	851 200	977 944	1 829 145
%	16 %	3 %	19 %	14 %	4 %	18 %	10 %	12 %	22 %
65 ans et +	13 461	2 605	16 066	7 252	2 597	9 849	705 460	939 921	1 645 381
%	4 %	1 %	5 %	3 %	1 %	4 %	8 %	11 %	20 %
Ensemble	277 047	64 121	341 169	164 481	66 723	231 204	3 897 598	4 454 516	8 352 115
%	81 %	19 %	100 %	71 %	29 %	100 %	47 %	53 %	100 %

Tableau 6 : Répartition de la population de 14 ans et plus selon le sexe et l'âge (en gras : sur-représentation, en italique : sous-représentation) (source : 13 EMD standard Certu)

61 % des clients fréquents sont des hommes de moins de 50 ans alors que ceux-ci ne représentent que 27 % de la population de 14 ans et plus.

4.1.2.2 Sexe et âge des usagers de 2RM varient selon la cylindrée



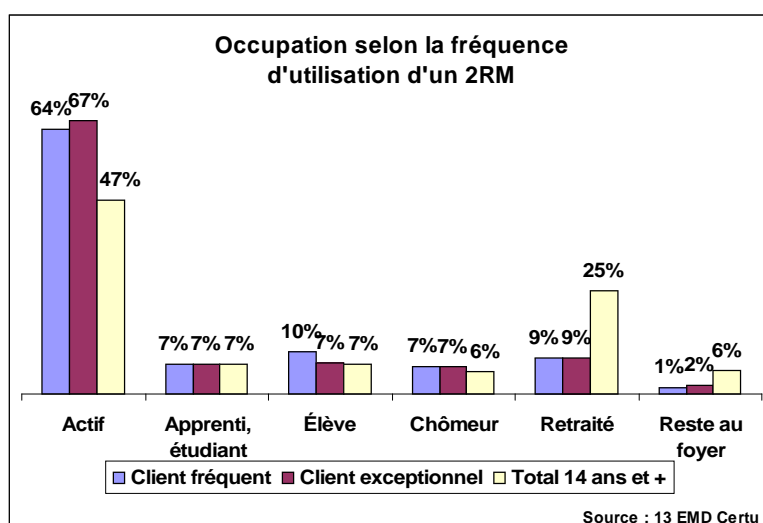
Graphique 4 : Sexe et âge des personnes ayant utilisé un 2RM la veille du jour d'enquête

Les profils des usagers des 2RM sont très différents selon qu'ils utilisent un cyclomoteur ou une moto :

- les usagers des motos sont encore plus souvent de sexe masculin (88 % contre 76 % pour les cyclomoteurs) ;
- les usagers des cyclomoteurs sont très jeunes (un sur quatre a moins de 18 ans, un sur deux moins de 25 ans) ;
- les usagers des motos sont plutôt d'âge mûr (45 % de 35 à 49 ans).

4.1.3 Deux tiers des utilisateurs de 2RM sont des actifs

4.1.3.1 Les clients de 2RM sont surtout des actifs



Graphique 5 : Occupation principale des clients de 2RM

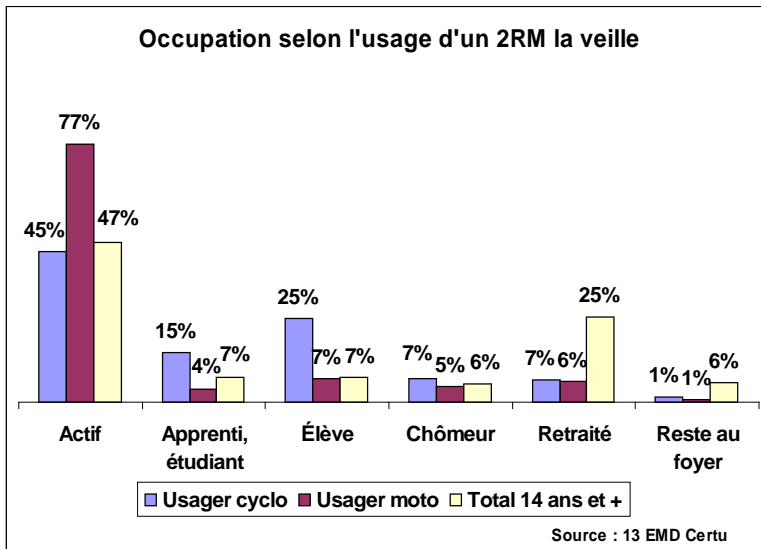
Près de deux clients de 2RM sur trois sont des actifs.

Les retraités et les personnes restant au foyer sont sous-représentés.

Le profil des clients fréquents et celui des clients exceptionnels sont assez voisins : on note simplement un peu plus d'actifs chez les clients exceptionnels et un peu plus d'élèves chez les clients fréquents.

4.1.3.2 L'occupation principale des usagers de 2RM varie selon la cylindrée

Ici aussi, on constate que les usagers des cyclomoteurs et ceux des motos sont assez différents :



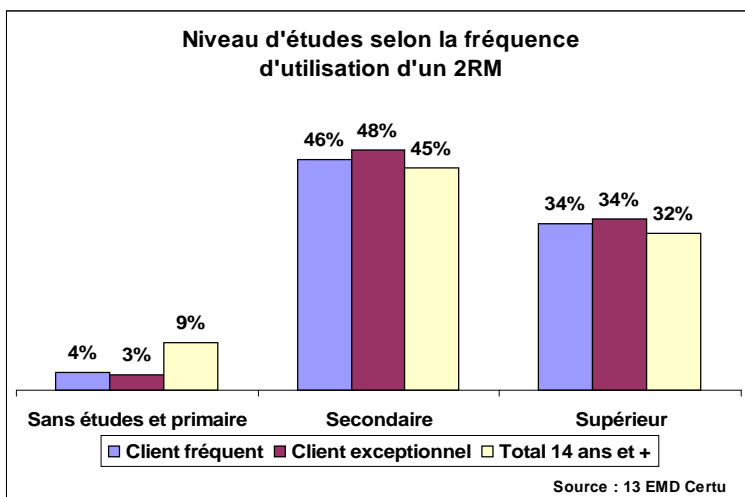
- les usagers des motos sont surtout des actifs et ils sont nettement sous-représentés chez les retraités et les personnes restant au foyer ;
- les usagers des cyclomoteurs sont nettement sur-représentés chez les élèves et les étudiants ; la part des actifs en leur sein est voisine de la moyenne mais supérieure à celle du total élèves – étudiants ; enfin, ils ne sont que rarement des retraités et des personnes restant au foyer.

Graphique 6 : Occupation principale des personnes ayant utilisé un 2RM la veille du jour d'enuête

4.1.4 Le niveau d'études des utilisateurs de 2RM varie selon la cylindrée

Les élèves et étudiants ne sont pas pris en compte dans ce chapitre.

4.1.4.1 Les clients de 2RM ont globalement un niveau d'études plutôt élevé...



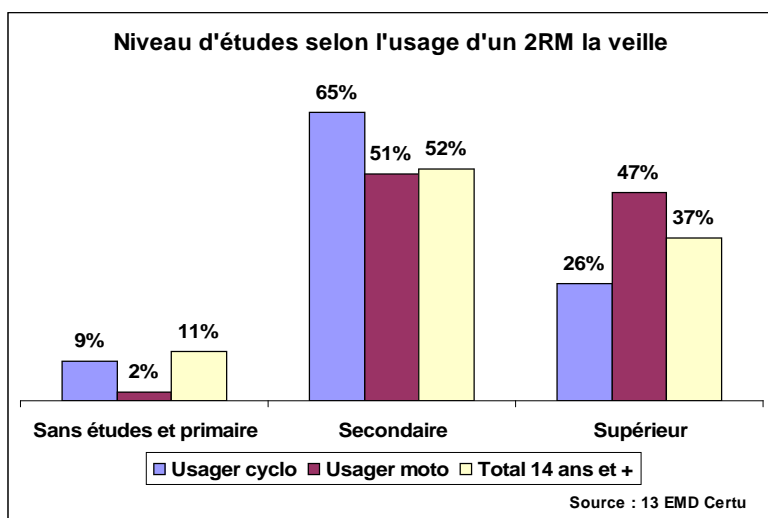
Les clients de 2RM ont un niveau d'études légèrement plus élevé que l'ensemble de la population, et il y a peu d'écarts entre les clients fréquents et les clients exceptionnels.

Graphique 7 : Niveau d'études des clients de 2RM

4.1.4.2 ... mais les cyclomotoristes ont un niveau d'études plus faible que la moyenne

Les usagers des cyclomoteurs (lorsqu'ils ont terminé leurs études) ont un niveau d'études un peu plus faible que la moyenne avec notamment 26 % seulement de personnes ayant suivi des études supérieures (contre 37 % en moyenne).

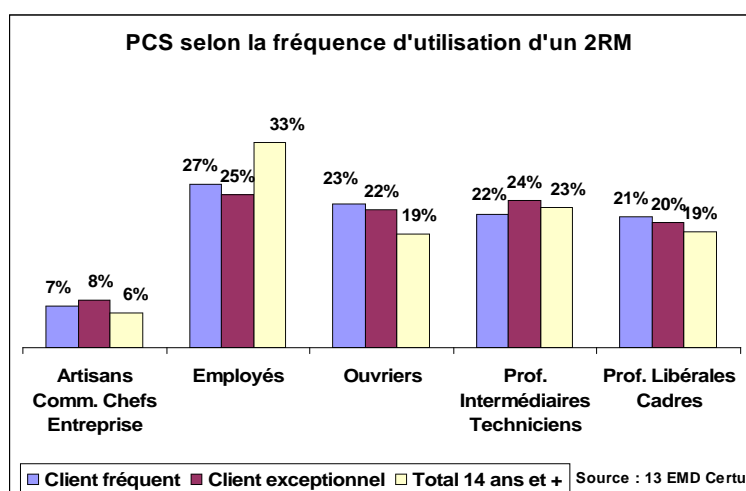
Au contraire, les usagers des motos ont un niveau d'études souvent élevé (47 % ont suivi des études supérieures).



Graphique 8 : Niveau d'études des personnes ayant utilisé un 2RM la veille du jour d'enquête

4.1.5 La PCS des utilisateurs de 2RM varie selon la cylindrée

4.1.5.1 Les clients de 2RM sont plutôt des ouvriers ou des cadres...



Les clients de 2RM sont un peu plus souvent qu'en moyenne des ouvriers ou des professions libérales, cadres, artisans, commerçants, chefs d'entreprise. Ils sont moins souvent des employés.

On note assez peu de différences entre les clients fréquents et les clients exceptionnels.

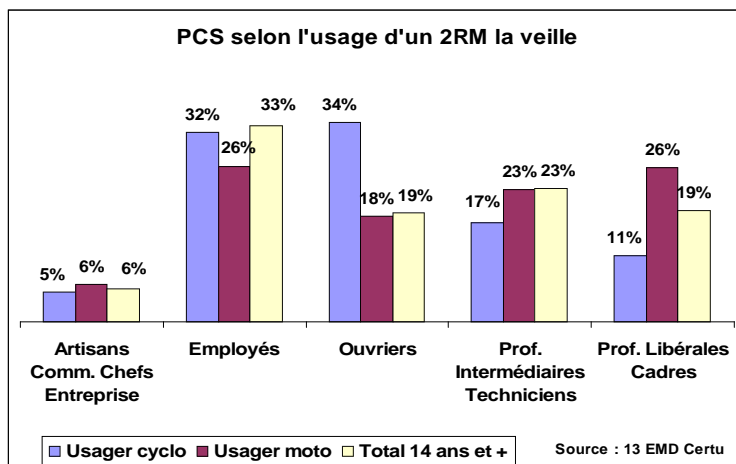
Graphique 9 : Professions et catégories socioprofessionnelles (PCS) des clients de 2RM

4.1.5.2 ... mais la PCS de l'utilisateur varie selon la cylindrée du 2RM

On note encore des différences sensibles entre les usagers des cyclomoteurs et ceux des motos :

- les ouvriers sont nettement sur-représentés parmi les usagers des cyclomoteurs, ils se situent à un niveau un peu supérieur à celui des employés ; au contraire, les techniciens, professions intermédiaires et les professions libérales, cadres sont sous-représentés ;
- les professions libérales et cadres sont sur-représentés parmi les usagers des

motos. Ils sont de ce fait aussi nombreux à utiliser une moto que les employés ou que les techniciens / professions intermédiaires alors qu'ils sont moins représentés dans l'ensemble de la population.



Graphique 10 : Professions et catégories socioprofessionnelles (PCS) des personnes ayant utilisé un 2RM la veille du jour d'enquête

4.1.6 Synthèse

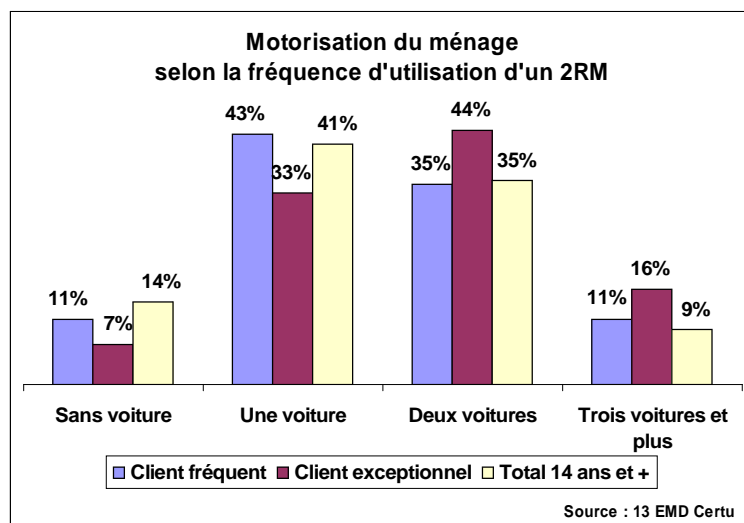
Des analyses précédentes, il apparaît qu'il n'y a pas une clientèle de 2RM globale mais bien une clientèle des cyclomoteurs et une clientèle des motos aux caractéristiques très différentes n'ayant en commun que leur forte masculinité (respectivement 76 % et 88 %).

- Les usagers des cyclomoteurs sont bien plus souvent qu'en moyenne des enfants, des jeunes de moins de 25 ans, élèves ou étudiants. Ils ont rarement plus de 34 ans. On trouve parmi eux une proportion d'actifs proche de la moyenne mais ces actifs sont plutôt des ouvriers et des employés. Ils comprennent peu de personnes ayant suivi des études supérieures.
- Les usagers des motos sont souvent des personnes d'âge mur (35 à 49 ans) et sensiblement comme la moyenne des personnes ayant de 25 à 34 ans ou de 50 à 64 ans. Ils sont avant tout des actifs. Parmi ces actifs, on retrouve dans des proportions comparables des employés, des professions intermédiaires et des cadres et professions libérales, mais cette dernière catégorie est particulièrement représentée par rapport à l'ensemble de la population. Les usagers des motos présentent un taux élevé de personnes ayant suivi des études supérieures.

4.2 Quels autres facteurs peuvent influencer le choix du 2RM ?

4.2.1 L'usage d'un 2RM et la motorisation en voitures des ménages : un lien pas évident

4.2.1.1 La possession d'un 2RM ne se substitue pas à celle d'une voiture...



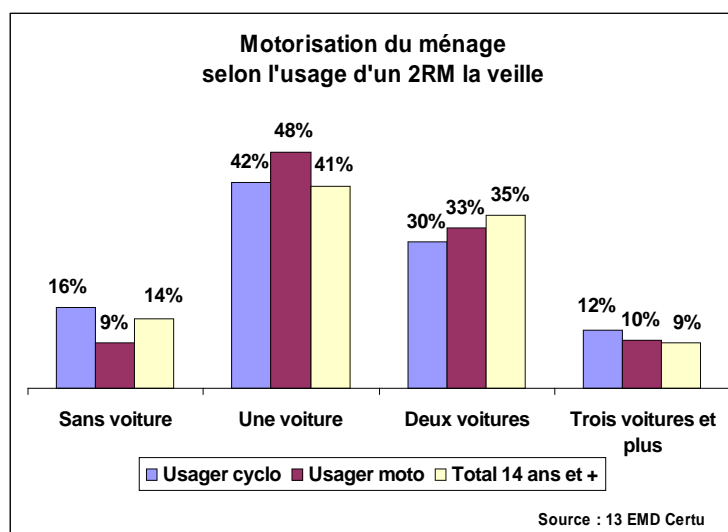
Les clients fréquents de 2RM appartiennent à des ménages un peu plus motorisés que la moyenne alors que les clients exceptionnels appartiennent à des ménages très nettement plus motorisés que la moyenne.

À ce niveau, la possession d'un 2RM ne se substitue pas à celle d'une voiture.

Graphique 11 : Motorisation en voitures des ménages comprenant un client 2RM

4.2.1.2 ... mais la possession d'une moto peut se substituer à celle d'une deuxième voiture

Les usagers des cyclomoteurs et ceux des motos se démarquent à nouveau :



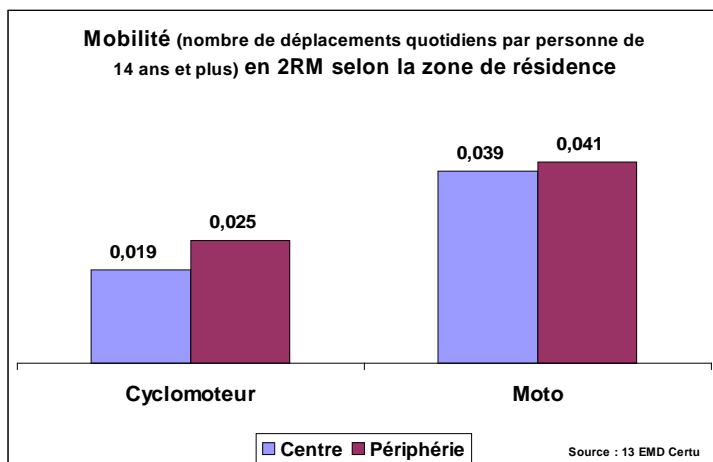
- les usagers des cyclomoteurs sont sur-représentés (légèrement) à la fois dans les ménages sans voiture et dans les ménages sur-motorisés (trois voitures ou plus) ;
- les usagers des motos appartiennent plus souvent qu'en moyenne à des ménages motorisés mais plutôt moins souvent qu'en moyenne à des ménages multi-motorisés : on peut penser que la possession d'une moto se substitue souvent à celle d'une voiture.

Graphique 12 : Motorisation en voitures des ménages comprenant un usager 2RM

4.2.2 Les résidents des périphéries utilisent légèrement plus le 2RM

La notion de « centre de l'agglomération » est difficile à définir de manière homogène pour toutes les agglomérations. Nous avons retenu les définitions retenues localement pour les exploitations standards des enquêtes. Le plus souvent le « centre » est la ou les villes centres des agglomérations.

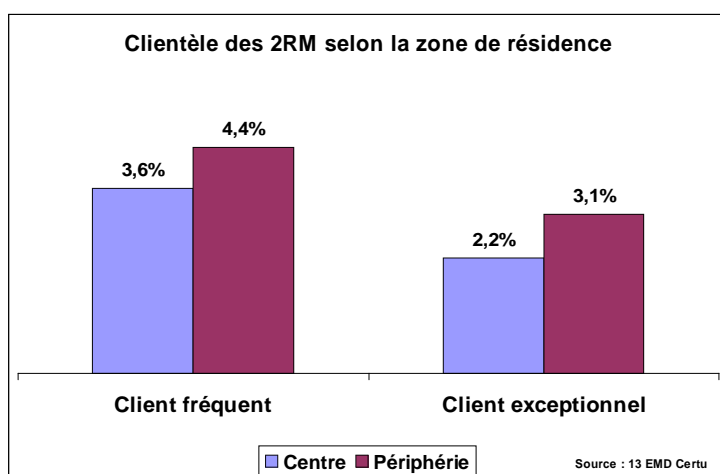
4.2.2.1 Les différences de mobilité en 2RM sont faibles selon le lieu de résidence



Les mobilités en 2RM, tant pour la moto que pour le cyclomoteur apparaissent légèrement plus élevées pour les résidents des périphéries des agglomérations mais les différences (surtout pour la moto) sont faibles.

Graphique 13 : Mobilité en 2RM selon la zone de résidence

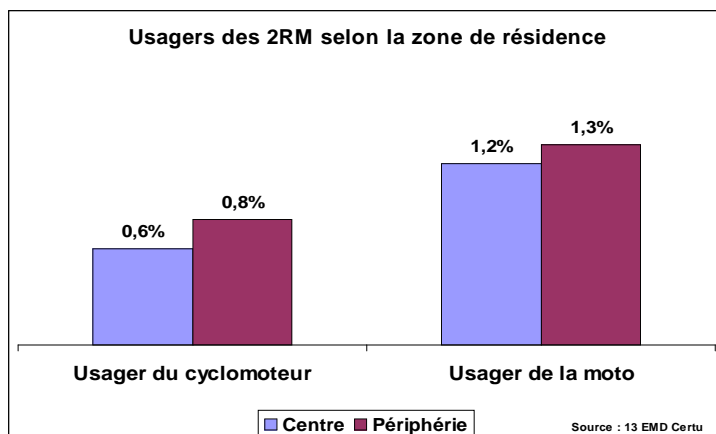
4.2.2.2 La part des clients de 2RM est légèrement plus importante en périphérie



Les clients des 2RM apparaissent également un peu plus nombreux en périphérie. Pour les clients fréquents, la différence est faible (+22 %), elle est un peu plus élevée pour les clients exceptionnels (+38 %).

Graphique 14 : Part des clients de 2RM selon la zone de résidence

4.2.2.3 La part des usagers de 2RM est légèrement plus importante en périphérie



Les différences vont dans le même sens : un peu plus d'usagers des 2RM en périphérie mais avec des écarts très faibles en particulier pour les usagers de la moto.

Graphique 15 : Part des usagers de 2RM selon la zone de résidence

4.2.2.4 Des déplacements 2RM plus longs mais plus rapides en périphérie

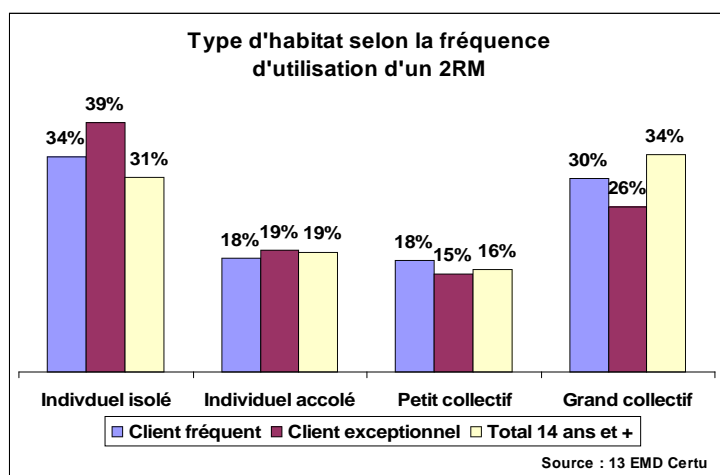
Assez logiquement, les longueurs moyennes des déplacements sont sensiblement plus élevées en périphérie (surtout pour la moto) mais cela est compensé par des vitesses de déplacement plus élevées. Il en résulte que la durée moyenne des déplacements en cyclomoteur est plus faible en périphérie et que la durée moyenne des déplacements à moto est à peine plus élevée en périphérie.

	Cyclomoteur			Moto		
	Longueur moyenne des déplacements en km	Durée moyenne des déplacements en mn	Vitesse en km/h	Longueur moyenne des déplacements en km	Durée moyenne des déplacements en mn	Vitesse en km/h
Centre	3,0	17,2	10,3	3,5	17,0	12,2
Périphérie	3,4	16,0	12,9	5,1	18,8	16,3

Tableau 7 : Durée, longueur et vitesse moyennes des déplacements en deux roues motorisés selon le lieu de résidence (source : 13 EMD standard Certu)

4.2.3 Les utilisateurs de 2RM habitent plutôt en habitat individuel isolé

4.2.3.1 Les clients de 2RM résident plutôt en habitat individuel isolé...

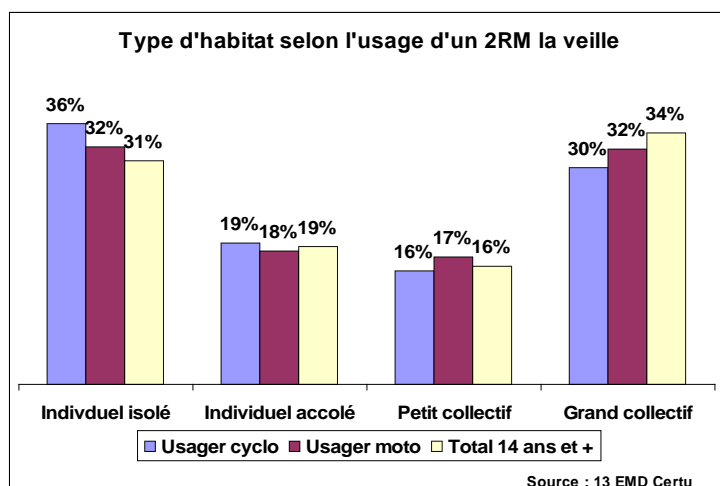


Les clients fréquents de 2RM habitent un peu plus souvent que la moyenne un logement individuel et un peu moins souvent un logement collectif mais les différences sont faibles.

On observe des écarts un peu plus importants pour les clients exceptionnels qui résident plus souvent qu'en moyenne en individuel isolé et moins souvent en grand collectif.

Graphique 16 : Type d'habitat des clients de 2RM

4.2.3.2 ... et c'est vrai en particulier pour les cyclomotoristes



Les usagers du cyclomoteur habitent un peu plus souvent que la moyenne un logement individuel isolé et un peu moins souvent un appartement dans du grand collectif.

Les usagers de la moto ne se distinguent guère de la moyenne pour leur type d'habitat.

Graphique 17 : Type d'habitat des personnes ayant utilisé un 2RM la veille du jour d'enquête

4.2.4 Synthèse

L'usage des 2RM est un peu plus élevé dans la périphérie des agglomérations que dans leur(s) ville(s) centre(s). Cette observation est confirmée par la dernière enquête nationale transports déplacements évoquée au chapitre 3 : hors Ile-de-France, la part modale des 2RM s'élève à 1,9 % dans les centres des grandes agglomérations et à 2,5 % dans les banlieues de ces mêmes agglomérations. Les distances parcourues en 2RM sont plus grandes pour les habitants des périphéries, mais cela est compensé par des vitesses de déplacement plus élevées.

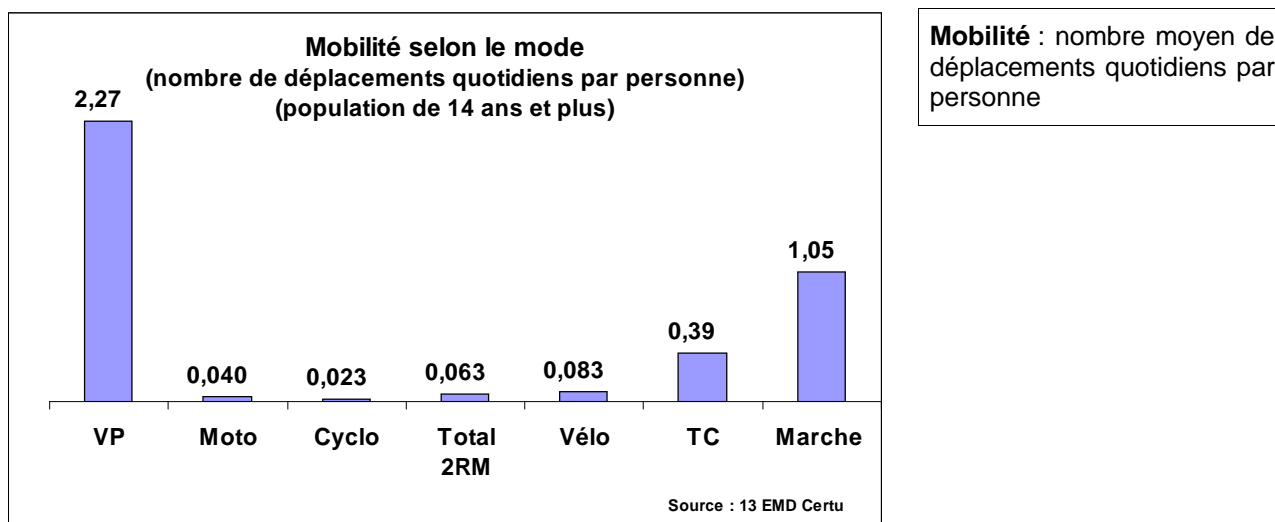
Les usagers de cyclomoteurs habitent plus souvent que la moyenne un logement individuel isolé et moins souvent un appartement en grand collectif. Ils appartiennent plus souvent qu'en moyenne à des ménages non motorisés (le cyclomoteur se substitue alors sans doute à la voiture) ou, à l'opposé, à des ménages sur-motorisés (probablement des ménages « riches » ayant les moyens d'acquérir un ou des cyclomoteurs pour leurs enfants).

Enfin, les usagers de motos appartiennent moins souvent qu'en moyenne à des ménages multi-motorisés. Il semblerait que la possession d'une moto puisse se substituer à celle d'une deuxième voiture.

4.3 Quels résultats en terme de mobilité ?

4.3.1 La part des 2RM dans les déplacements est faible

La mobilité en 2RM ne représente qu'une faible part de la mobilité tous modes : 1,5 % des déplacements sont réalisés en 2RM. Selon les agglomérations, elle varie de 0,5 % à 3,9 %.



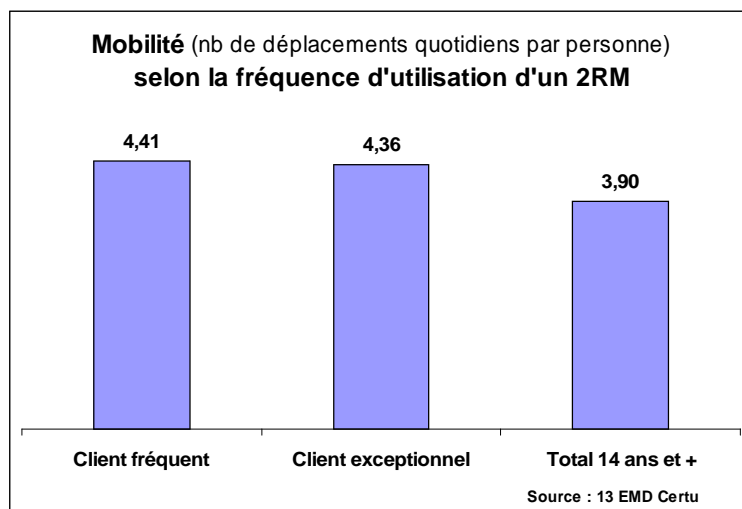
Graphique 18 : Mobilité quotidienne selon le mode

	VP	Moto	Cyclo- moteur	Total 2RM	Vélo	TC	Marche	Mobilité
Grenoble 02	53 %	0,5 %	0,0 %	0,5 %	2,6 %	13 %	30 %	4,34
Montpellier 03	61 %	0,9 %	0,5 %	1,5 %	2,3 %	8 %	26 %	4,02
Toulouse 04	64 %	1,0 %	0,6 %	1,6 %	2,8 %	9 %	21 %	4,24
Lille 06	56 %	0,4 %	0,3 %	0,7 %	1,6 %	9 %	32 %	4,12
Lyon 06	49 %	0,4 %	0,1 %	0,5 %	1,7 %	15 %	32 %	3,68
Reims 06	58 %	0,3 %	0,2 %	0,5 %	1,0 %	10 %	30 %	4,16
Rennes 07	54 %	0,3 %	0,2 %	0,6 %	4,1 %	13 %	28 %	4,03
Rouen 07	63 %	0,3 %	0,5 %	0,7 %	1,0 %	8 %	26 %	3,88
Toulon 08	62 %	1,6 %	1,1 %	2,7 %	1,3 %	5 %	27 %	3,82
Strasbourg 09	58 %	0,3 %	0,5 %	0,8 %	5,6 %	8 %	25 %	3,90
Bordeaux 09	63%	0,8 %	0,6 %	1,4 %	3,3 %	9 %	21 %	3,98
Marseille BdR 09	50 %	1,9 %	0,6 %	2,6 %	0,5 %	11 %	34 %	3,79
Côte d'Azur 09	53 %	2,7 %	1,2 %	3,9 %	0,9 %	8 %	33 %	3,48
Ensemble	57 %	1,0 %	0,5 %	1,5 %	2,2 %	10 %	28 %	3,90

Tableau 8 : Parts de marché des différents modes de transports dans les 13 agglomérations retenues (population de 14 ans et plus) (source : 13 EMD standard Certu)

4.3.2 Les utilisateurs de 2RM sont hypermobiles

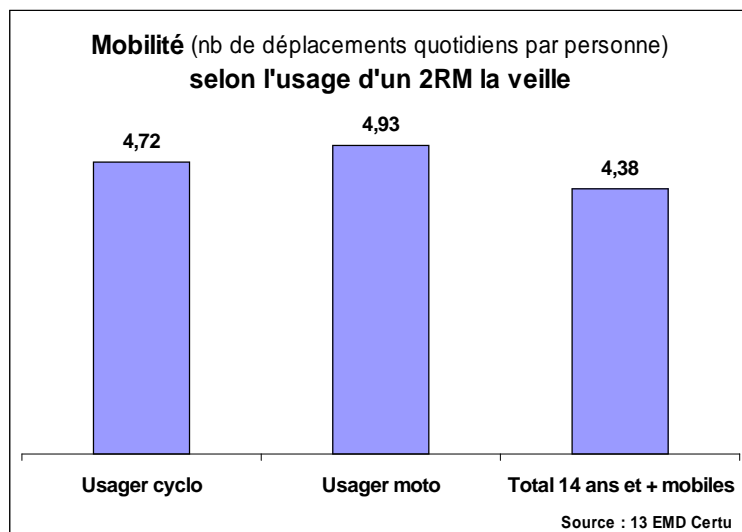
4.3.2.1 Clients



Les clients des 2RM sont des hypermobiles : ils réalisent chaque jour plus de déplacements (tous modes confondus) que l'ensemble de la population. On n'observe pas une différence marquée entre les clients fréquents et les clients exceptionnels.

Graphique 19 : Mobilité des clients 2RM

4.3.2.2 Usagers



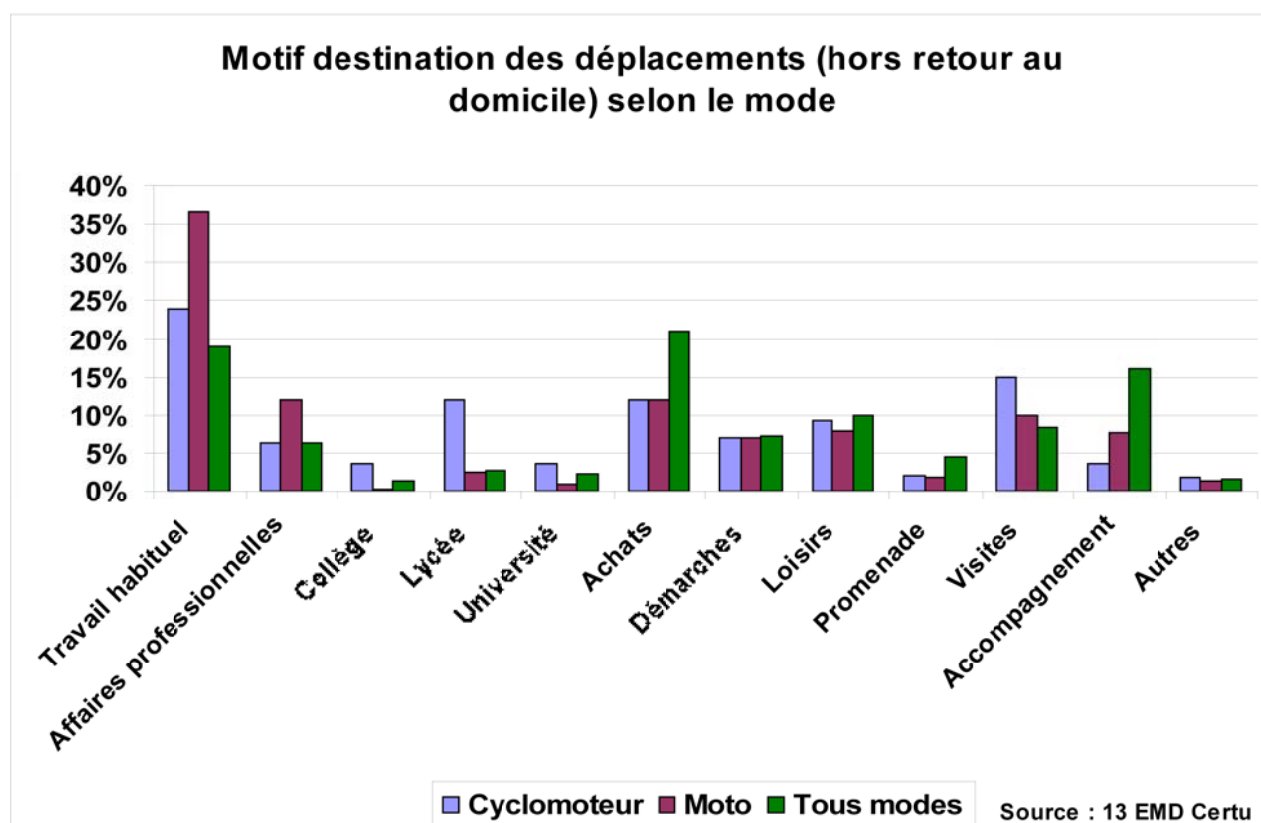
Les personnes qui ont utilisé un 2RM le jour de l'enquête sont encore plus mobiles que les clients des 2RM. C'est logique puisque, par définition, ces usagers se sont déplacés alors que les clients peuvent ne pas s'être déplacés le jour de l'enquête (c'est pourquoi le graphique ne présente que la mobilité des personnes qui se sont effectivement déplacées la veille).

On peut également noter que les usagers des motos sont les plus mobiles.

Graphique 20 : Mobilité des personnes ayant utilisé un 2RM la veille du jour d'enquête

Ces deux types d'usagers utilisent leur 2RM pour près des deux tiers de leurs déplacements. Ils n'utilisent que très marginalement la voiture (16 % pour les usagers des cyclomoteurs, 19 % pour ceux des motos contre 58 % en moyenne). Ils utilisent deux fois moins la marche que la moyenne (13 % contre 27 %).

4.3.3 Les déplacements pour aller au travail sont prépondérants en 2RM



Graphique 21 : Motif à destination des déplacements (hors retour au domicile) selon le mode

4.3.3.1 Déplacements à cyclomoteur

Le travail est l'activité qui motive le plus de déplacements réalisés à cyclomoteur, avec une part légèrement supérieure à la moyenne. Les activités d'études, et en particulier le lycée, sont fortement sur-représentées. Les visites à parents ou amis sont également sur-représentés.

Les affaires professionnelles, les démarches et les loisirs sont proches de la moyenne alors que les achats sont sous-représentés ainsi que l'accompagnement.

4.3.3.2 Déplacements à moto

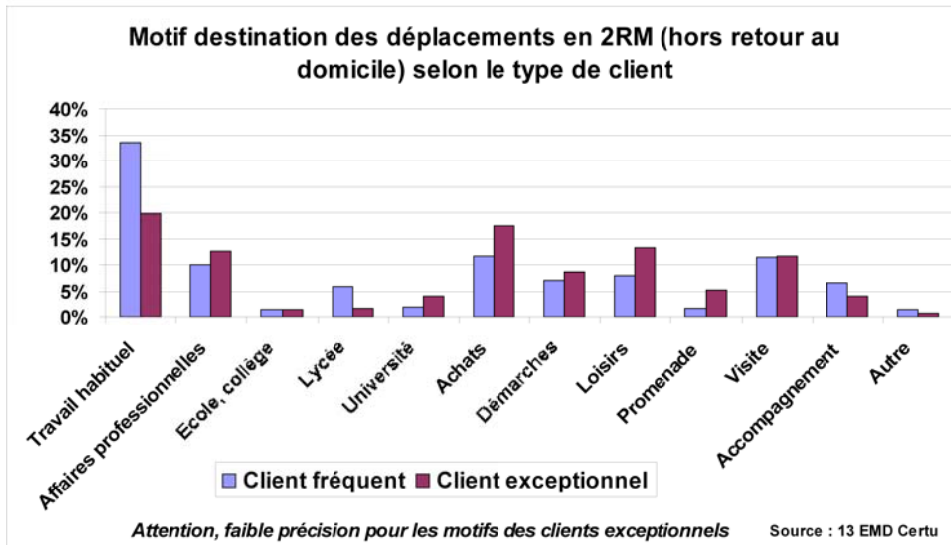
Les motos sont surtout utilisées pour des activités liées au travail (travail habituel et affaires professionnelles).

Les démarches, les loisirs, les visites sont proches de la moyenne.

Parmi les activités d'études, seul le lycée est un peu présent. L'usage de la moto pour effectuer des achats est presque deux fois plus faible qu'en moyenne tout en restant non négligeable.

Les promenades et l'accompagnement sont sous-représentés.

4.3.3 Motif à destination des déplacements (hors retour au domicile) selon le type de client

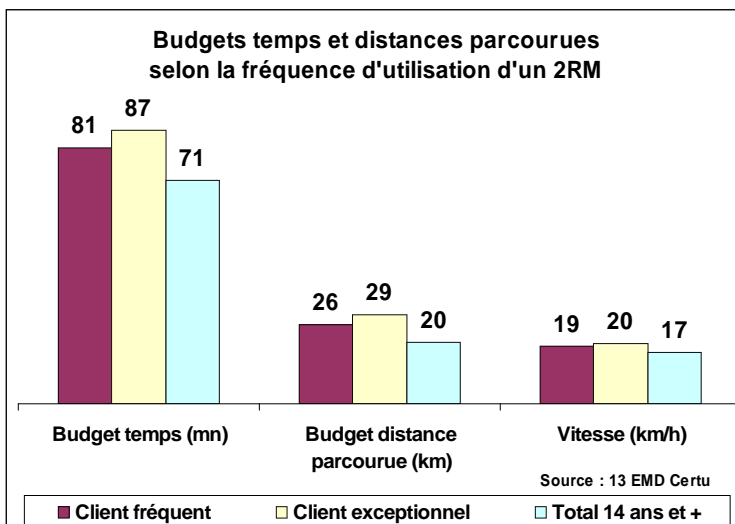


Compte tenu du faible nombre de déplacements en 2RM recensés pour les clients exceptionnels, les comparaisons des motifs de déplacements (hors retour au domicile) des deux types de clientèle sont à effectuer avec prudence.

Graphique 22 : Motif des déplacements en 2RM selon le type de client

Par rapport aux clients fréquents, les clients exceptionnels utilisent moins leur 2RM pour le travail, se rendre au lycée et accompagner quelqu'un mais plus pour affaires professionnelles, se rendre à l'université, effectuer des achats, des démarches, se promener ou pour des loisirs.

4.3.4 Pour leur mobilité tous modes, les utilisateurs de 2RM ont des budgets temps et distances plus importants



Les clients des 2RM ont des budgets temps et distance parcourue tous modes plus élevés que la moyenne. Cette observation est cohérente avec l'hypermobilité constatée précédemment. Ils compensent en partie leurs budgets distance plus élevés par des vitesses globales de déplacements plus fortes.

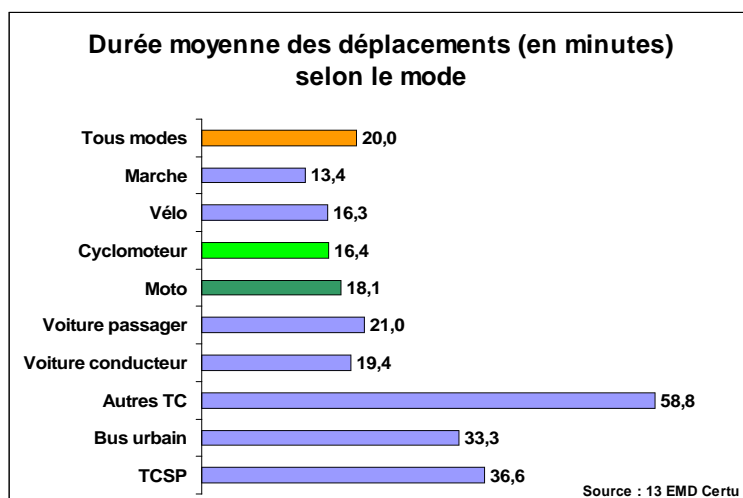
Graphique 23 : Budgets temps et distances parcourues des clients 2RM

Les données présentées ici ne concernent que les personnes dont les distances de tous leurs déplacements sont renseignées (c'est-à-dire les personnes n'effectuant pas de déplacements sortant ou entrant de l'aire de l'enquête).

4.3.5 Les 2RM plus rapides que les voitures... mais pas partout

Les longueurs des déplacements ne sont pas renseignées pour toutes les enquêtes de l'échantillon observé. De plus, lorsqu'elles sont renseignées, elles ne le sont que pour les déplacements internes aux aires enquêtées.

4.3.5.1 Tous déplacements



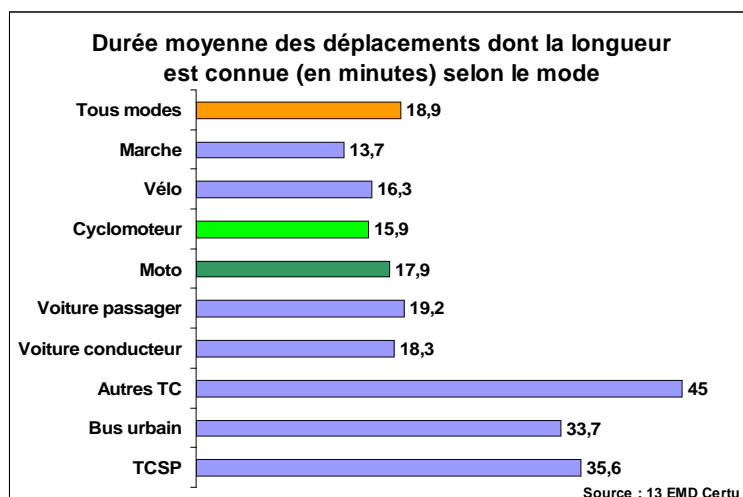
Si l'on considère l'ensemble des déplacements renseignés dans les enquêtes, on constate que la durée moyenne des déplacements en 2RM est un peu inférieure à la moyenne et à celle des déplacements en voiture.

Les déplacements à moto sont un peu plus longs que ceux réalisés à cyclomoteur.

Graphique 24 : Durée moyenne des déplacements selon le mode

4.3.5.2 Déplacements pour lesquels la distance est renseignée

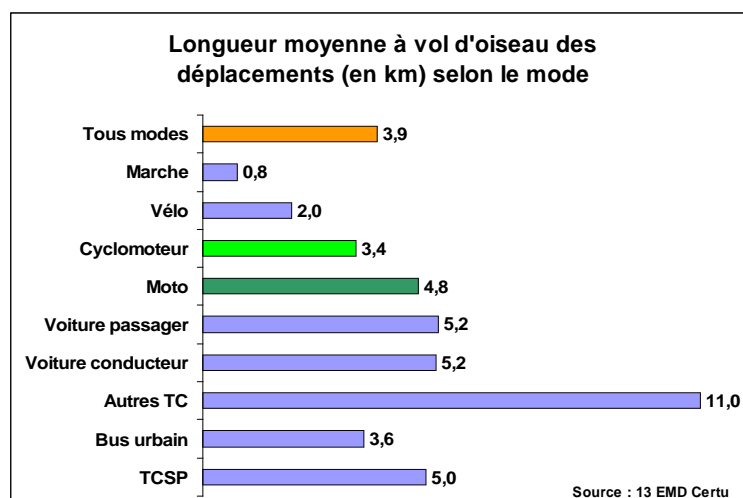
77 % des déplacements recensés dans les enquêtes retenues dans cette étude ont une distance renseignée. Les éléments présentés ici ne concernent que ces déplacements.



Les durées pour ce type de déplacements sont logiquement plus courtes puisque les déplacements sortant des aires d'enquêtes dont la durée est plus importante sont exclus.

Cependant, le constat réalisé au paragraphe précédent ne change pas.

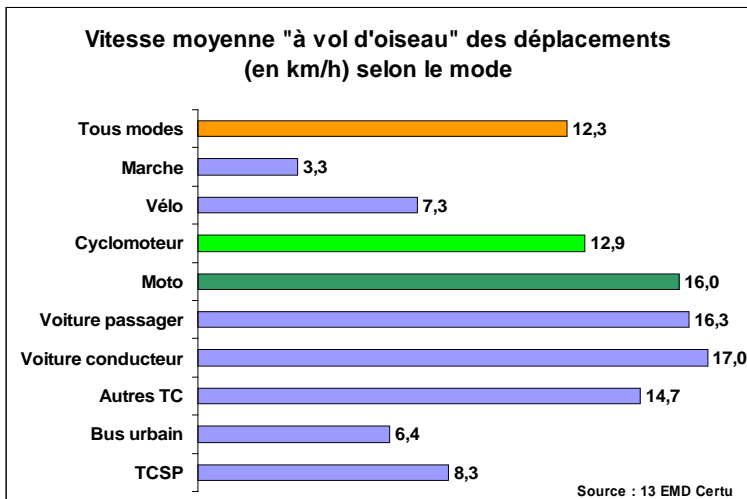
Graphique 25 : Durée moyenne des déplacements (dont la longueur est renseignée) selon le mode



La longueur moyenne des déplacements à cyclomoteur est un peu inférieure à la moyenne alors que celle des déplacements réalisés à moto est plus sensiblement supérieure à cette moyenne tout en restant un peu plus faible que la longueur des déplacements réalisés en voiture.

Graphique 26 : Longueur moyenne à vol d'oiseau des déplacements selon le mode

Les vitesses sont calculées à partir de la distance à vol d'oiseau. Il ne s'agit donc pas d'une vitesse de circulation. De plus, les durées recueillies dans les enquêtes se rapportent aux déplacements « porte à porte ». Elles incluent donc les temps d'accès et de diffusion à pied, les temps de recherche de stationnement, etc.

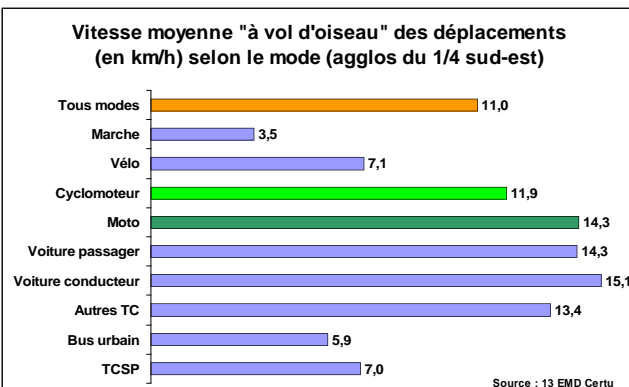
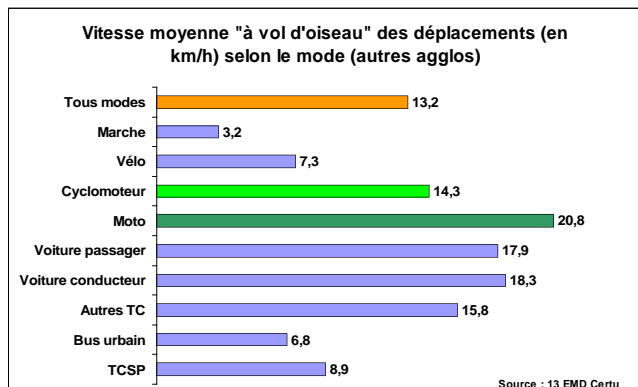


Il apparaît que les vitesses des déplacements à cyclomoteur sont proches de la moyenne, nettement supérieures à celles enregistrées pour le vélo mais inférieures aux vitesses des déplacements réalisés en voiture ou à moto.

Les vitesses des déplacements réalisés à moto sont parmi les plus élevées mais restent un peu inférieures à celles des déplacements réalisés en voiture, ce qui peut apparaître surprenant.

Graphique 27 : Vitesse moyenne « à vol d'oiseau » des déplacements selon le mode

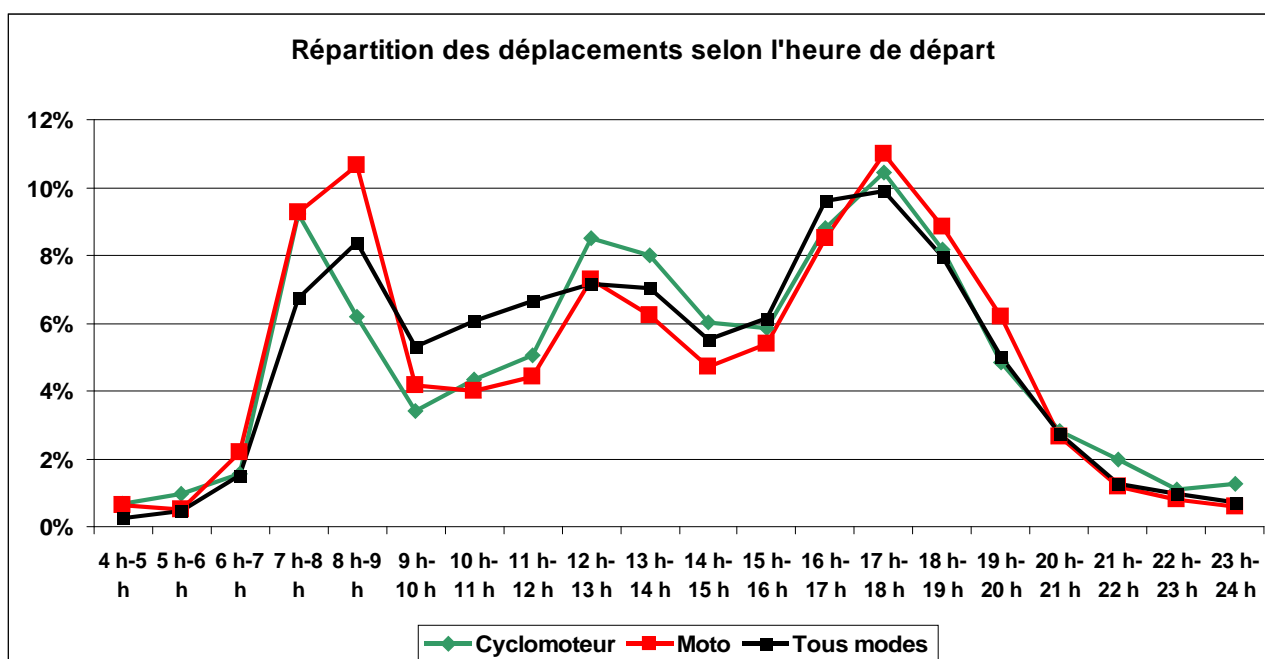
En distinguant, comme on le fera plus loin, les agglomérations du quart sud-est, où la mobilité à moto est plus élevée, des autres, on constate (graphiques ci-dessous) que c'est dans ces agglomérations que la vitesse des déplacements à moto est plus faible que la vitesse des déplacements en voiture. Dans les autres agglomérations, c'est bien le contraire qui est observé. Et si on regarde agglomération par agglomération, on constate que **seules les enquêtes Côte d'Azur, Bouches du Rhône et Bas-Rhin présentent des vitesses de déplacement à moto plus faibles que les vitesses de déplacements en voiture**. Cela s'explique par des distances moyennes des déplacements à moto sensiblement plus faibles que celles des déplacements en voiture alors que c'est exactement l'inverse pour toutes les autres agglomérations. Cela est certainement lié à la taille des aires d'enquêtes : celle des trois enquêtes citées est particulièrement importante.



Graphique 28 : Vitesse moyenne « à vol d'oiseau » des déplacements selon le mode

Ainsi, cela semble donc indiquer qu'au quotidien, la moto est peu utilisée pour des déplacements longs en périurbain, contrairement à la voiture.

4.3.6 En 2RM, les heures de pointe sont plus marquées



Graphique 29 : Répartition horaire des déplacements en 2RM

Les déplacements en 2RM apparaissent plus concentrés aux heures de pointe que l'ensemble des déplacements.

Pour le cyclomoteur :

- la pointe du matin se situe entre 7 heures et 8 heures en raison de la forte part de déplacements scolaires ; pour la même raison, la pointe du soir se situe entre 17 heures et 18 heures ;
- les heures creuses du matin sont nettement en retrait par rapport à l'ensemble des déplacements. En revanche, les heures creuses de l'après-midi sont proches de la moyenne.

Pour la moto :

- la pointe du matin est particulièrement forte, elle s'étale de 7 heures à 9 heures avec un pic après 8 heures certainement en raison de la forte part de déplacements liés au travail ; la pointe du soir se situe entre 17 heures et 18 heures ;
- comme pour le cyclomoteur, les heures creuses du matin sont nettement en retrait. Le soir, la moto se maintient à un niveau assez élevé (plus élevé que la moyenne) jusque 20 heures.

4.3.7 Les pratiques d'intermodalité sont marginales

Au total, l'intermodalité (usage de plusieurs modes de transport mécanisés pour réaliser un déplacement) est très faible puisqu'elle ne concerne que 3,8 % des déplacements. Elle est encore plus marginale parmi les déplacements réalisés au moins en partie en 2RM : 1,6 % pour les déplacements à cyclomoteur et 0,6 % pour les déplacements à moto.

	Part de déplacements intermodaux
Déplacements réalisés au moins en partie à cyclomoteur	1.6 %
Déplacements réalisés au moins en partie à moto	0.6 %
Ensemble des déplacements	3.8 %

Tableau 9 : Part des déplacements intermodaux

Pour les déplacements réalisés au moins en partie à cyclomoteur, les autres modes utilisés pour le déplacement sont le plus souvent la voiture ou le train.

Pour les déplacements réalisés au moins en partie à moto, les autres modes utilisés pour le déplacement sont le plus souvent le train, la voiture ou le transport collectif urbain.

4.3.8 Synthèse

La mobilité en 2RM est faible en France. Les déplacements réalisés avec ce mode de déplacement ne représentent que 1,5 % des déplacements.

Les utilisateurs des 2RM sont des personnes hypermobiles qui utilisent leur cyclomoteur ou leur moto pour les deux tiers de leurs déplacements et qui, en conséquence, se déplacent peu en voiture ou à pied. La faible part de leurs déplacements à pied incite à penser qu'ils utilisent le 2RM même pour les déplacements courts, ce qui peut s'expliquer par des contraintes de stationnement faibles.

4.4 Quelle est l'opinion des utilisateurs de 2RM sur les transports ?

Le questionnaire standard des EMD comprend une fiche "opinion" posée à une personne de 16 ans ou plus de chaque ménage. Cette fiche comprend entre autres des questions visant à juger de l'importance aux yeux des personnes enquêtées de points qui concernent la circulation et les transports.

Ces questions sont les suivantes :

« Voici une liste de points qui concernent la circulation et les transports dans votre agglomération. Pour chacun d'eux, pouvez-vous me dire si c'est un point plutôt important ou plutôt pas important ? »

1. Les risques d'accident	<input type="checkbox"/>
2. Le bruit de la circulation	<input type="checkbox"/>
3. Les déplacements à pied	<input type="checkbox"/>
4. Les déplacements à vélo	<input type="checkbox"/>
5. Les déplacements en 2RM	<input type="checkbox"/>
6. Les transports collectifs	<input type="checkbox"/>
7. La pollution automobile	<input type="checkbox"/>
8. Le stationnement	<input type="checkbox"/>
9. La circulation	<input type="checkbox"/>

« Vous venez de me citer (reprendre la liste des items considérés comme plutôt importants). Parmi ceux-ci, quel est celui dont on devrait s'occuper en priorité ? (une seule réponse) »

4.4.1 Les utilisateurs de 2RM souhaitent que leur mode soit pris en compte

	Client fréquent	Client exceptionnel	Reste de la population
Les risques d'accident	78 %	77 %	77 %
Le bruit de la circulation	58 %	55 %	60 %
Les déplacements à pied	62 %	67 %	67 %
Les déplacements en vélo	56 %	59 %	49 %
Les déplacements en 2RM	77 %	62 %	31 %
Les transports en commun	71 %	76 %	76 %
La pollution automobile	78 %	78 %	78 %
La circulation	83 %	81 %	81 %
Le stationnement	78 %	75 %	76 %

Tableau 10 : Part de personnes jugeant le point important

Note de lecture : 78 % des clients fréquents du 2RM estiment que les risques d'accident sont un point important en ce qui concerne la circulation et les transports dans leur agglomération.

Il n'y a guère que pour les points concernant les déplacements en deux-roues que les clients des 2RM se distinguent de la moyenne :

- logiquement, les déplacements en 2RM sont considérés comme important par 77 % des clients réguliers et par 62 % des clients exceptionnels (contre 31 % en moyenne) ;
- de manière peut être plus surprenante, les déplacements en vélo sont également jugés comme important (clients réguliers, 56 %, clients exceptionnels, 59% contre 49 % en moyenne). Existerait-il une solidarité entre l'ensemble des utilisateurs des deux-roues ? Ou y a-t-il au contraire gêne entre cyclistes et utilisateurs de 2RM que ces derniers souhaiteraient voir mieux prise en compte ?

Les clients des 2RM ne donnent pas plus d'importance aux risques d'accident que la moyenne. Cela peut surprendre mais le chiffre est déjà très haut.

	Client fréquent	Client exceptionnel	Reste de la population
Les risques d'accident	24 %	27 %	26 %
Le bruit de la circulation	3 %	4 %	6 %
Les déplacements à pied	4 %	4 %	5 %
Les déplacements en vélo	6 %	7 %	5 %
Les déplacements en 2RM	8 %	3 %	1 %
Les transports en commun	14 %	15 %	16 %
La pollution automobile	13 %	13 %	14 %
La circulation	16 %	15 %	15 %
Le stationnement	13 %	13 %	14 %

Tableau 11 : Part de personnes jugeant le point comme le plus important

Certes, les clients fréquents des 2RM placent bien plus souvent que les autres les 2RM en priorité numéro 1 mais ils ne sont que 8 % à le faire. Pour le reste, les réponses ne se distinguent guère.

4.4.2 Les cyclomotoristes semblent plus sensibles aux risques d'accident

	Usagers du cyclomoteur	Usagers de la moto	Ensemble
Les risques d'accident	85 %	80 %	77 %
Le bruit de la circulation	53 %	59 %	60 %
Les déplacements à pied	61 %	61 %	67 %
Les déplacements en vélo	48 %	58 %	49 %
Les déplacements en 2RM	82 %	81 %	34 %
Les transports en commun	69 %	70 %	76 %
La pollution automobile	74 %	80 %	78 %
La circulation	74 %	80 %	76 %
Le stationnement	84 %	87 %	81 %

Tableau 12 : Part de personnes jugeant le point important

Les usagers du cyclomoteur comme ceux de la moto considèrent massivement que les déplacements en 2RM sont un point important (plus de 80 % contre 34 % en moyenne).

Contrairement aux clients des 2RM, les usagers du cyclomoteur et dans une moindre mesure les usagers de la moto apparaissent plus sensibles que la moyenne aux risques d'accident (respectivement 85 % et 80 % contre 77 %).

Les usagers de la moto considèrent plus souvent que la moyenne que les déplacements en vélo sont un point important, ce n'est pas le cas des usagers du cyclomoteur.

	Cyclomoteur	Moto	Ensemble de la population
Les risques d'accident	27 %	21 %	24 %
Le bruit de la circulation	1 %	4 %	5 %
Les déplacements à pied	4 %	3 %	5 %
Les déplacements en vélo	4 %	4 %	5 %
Les déplacements en 2RM	10 %	9 %	1 %
Les transports en commun	15 %	14 %	15 %
La pollution automobile	13 %	10 %	13 %
La circulation	12 %	19 %	14 %
Le stationnement	12 %	13 %	13 %

Tableau 13 : Part de personnes jugeant le point comme le plus important

Les usagers du cyclomoteur et de la moto placent bien plus souvent les déplacements en 2RM en tête des points jugés comme important mais cela ne place ce point qu'en sixième position (mais il est placé en dernière position pour l'ensemble de la population).

Les risques d'accident sont plus souvent qu'en moyenne considérés comme le point le plus important par les usagers du cyclomoteur, ce n'est pas le cas pour les usagers de la moto.

On peut noter également que les usagers de la moto sont très sensibles aux problèmes de circulation.

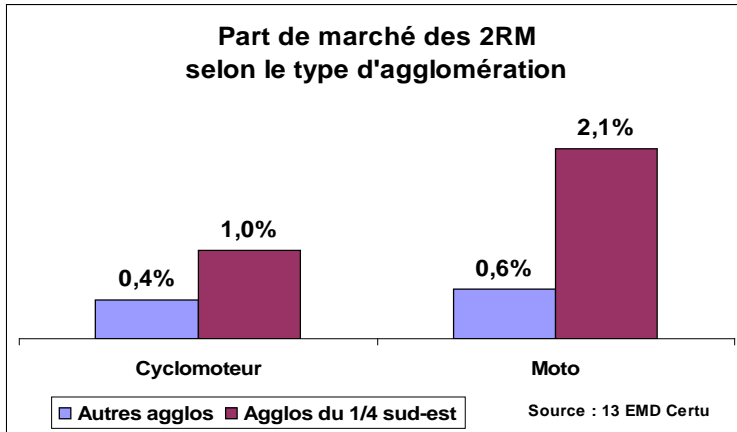
4.4.3 Synthèse

Les utilisateurs des 2RM attachent très logiquement plus d'importance que le reste de la population au thème des déplacements en 2RM mais ils classent cinq autres thèmes (sécurité, transports en commun, pollution, circulation et stationnement) avant celui des 2RM.

Les usagers de la moto et, surtout, ceux du cyclomoteur apparaissent un peu plus sensibles que la moyenne aux problèmes de sécurité routière.

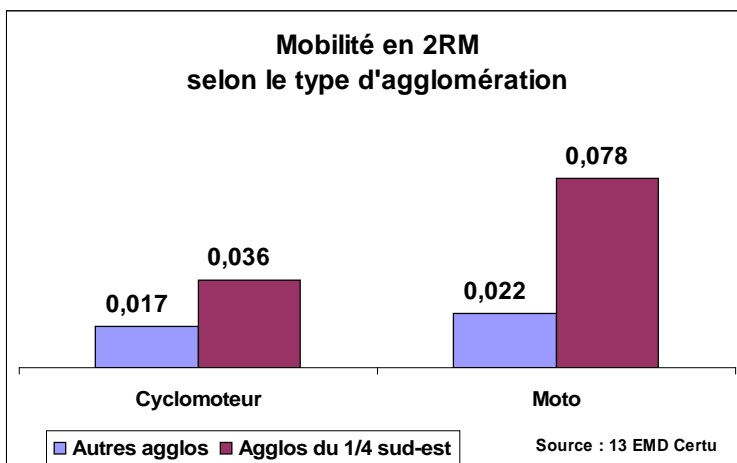
4.5 Quid des agglomérations à forte mobilité en 2RM ?

4.5.1 L'usage du 2RM est plus fort dans les agglomérations du quart sud-est



Quatre agglomérations du quart sud-est de la France (Montpellier, Toulon, Côte d'Azur et Marseille) ont une mobilité en 2RM plus élevée : la part de marché des 2RM y est de 3,1 % contre 1 % en moyenne dans les autres agglomérations de l'échantillon.

Graphique 30 : Part des déplacements en 2RM selon le type d'agglomération

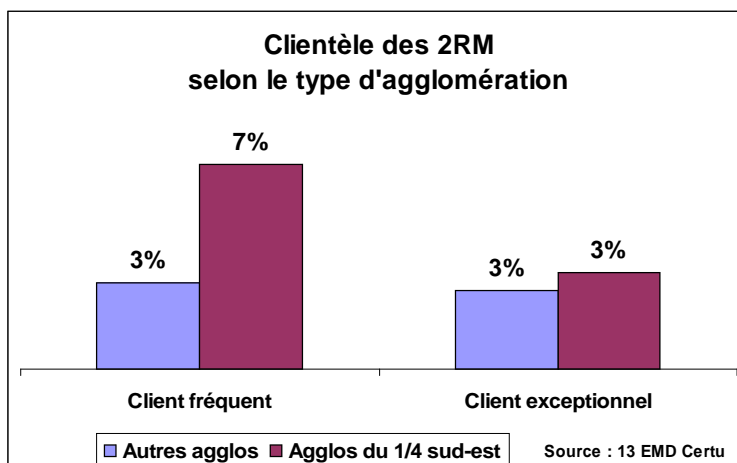


La mobilité en 2RM est donc trois fois plus forte dans les agglomérations du quart sud-est :

- 2,1 fois plus élevée pour la mobilité à cyclomoteur ;
- 3,5 fois plus élevée à moto.

Graphique 31 : Mobilité en 2RM selon le type d'agglomération

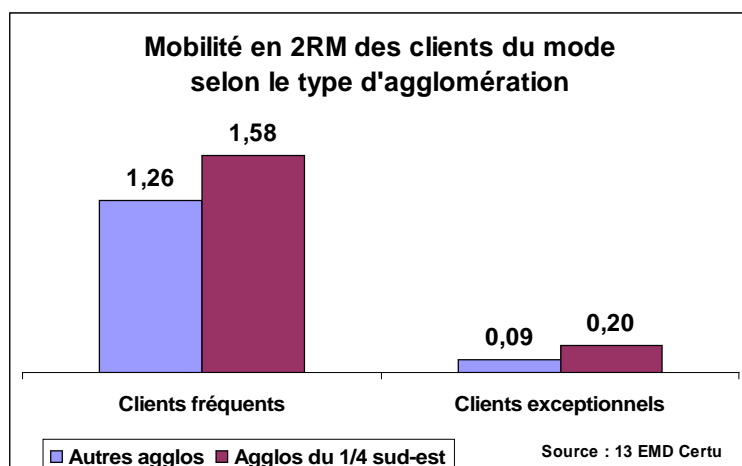
4.5.2 Les clients fréquents y sont plus nombreux et y utilisent plus leur 2RM



Dans les agglomérations du quart sud-est, la part de clients des 2RM est sensiblement plus élevée (10 % contre 6 %).

Cela vient surtout des clients fréquents, plus de deux fois plus présents dans les agglomérations du quart sud-est. La part de clients exceptionnels est, elle, quasiment identique à celle des agglomérations du quart sud-est.

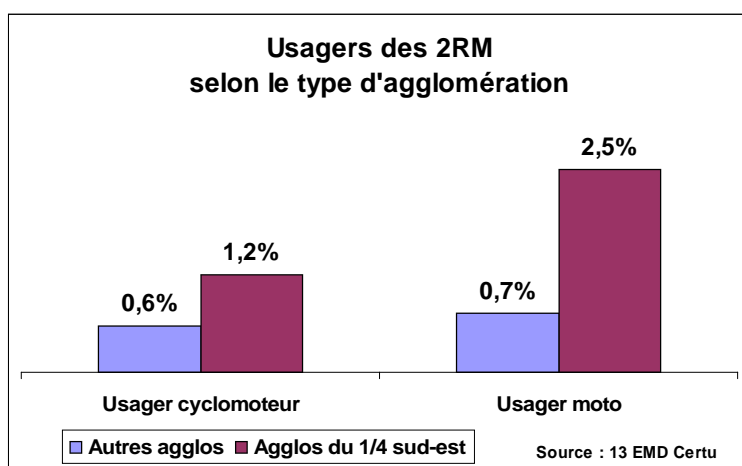
Graphique 32 : Clientèle de 2RM selon le type d'agglomération



Le plus fort usage des 2RM dans ces agglomérations vient aussi d'une utilisation plus intensive de ce mode de transport par ses clients. Dans les agglomérations du quart sud-est, les clients fréquents réalisent en moyenne 1,58 déplacements par jour en 2RM contre 1,26 dans les autres agglomérations. L'écart est encore plus élevé pour les clients exceptionnels : 0,20 contre 0,09.

Graphique 33 : Mobilité en 2RM des clients du mode selon le type d'agglomération

4.5.3 Ce sont surtout les usagers de la moto qui y sont plus nombreux



Globalement, on trouve près de trois fois plus d'usagers des 2RM dans les agglomérations du quart sud-est. Cela est surtout lié aux usagers des motos :

- les usagers des motos sont 3,4 fois plus présents dans les agglomérations du quart sud-est ;
- les usagers des cyclomoteurs « seulement » 2,1 fois.

Graphique 34 : Part des usagers de 2RM selon le type d'agglomération

Compte tenu des différences des profils des usagers du cyclomoteur et de la moto, les particularités des caractéristiques des utilisateurs des 2RM ne seront examinées que pour les « usagers ».

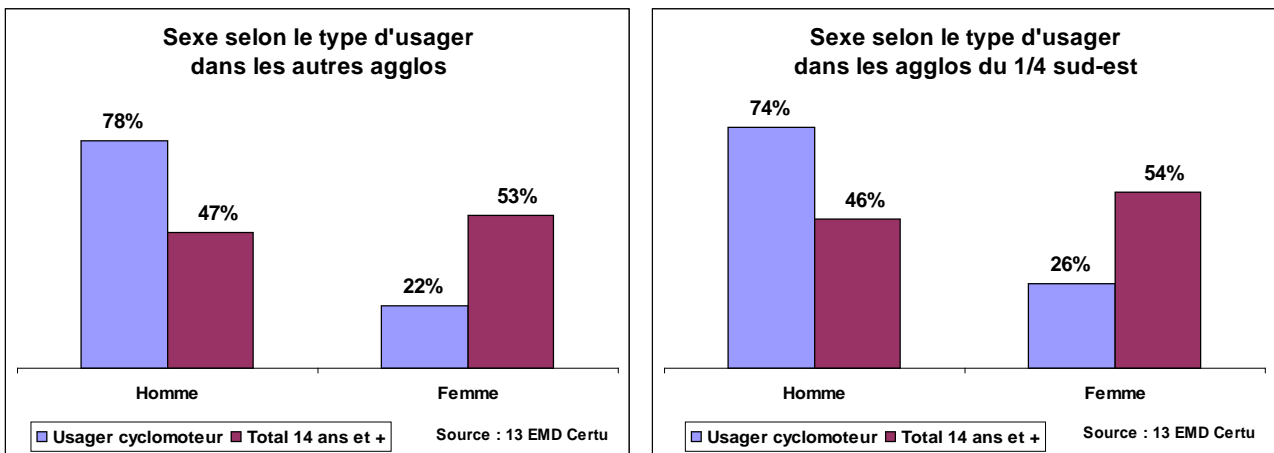
Rappel :

- les **clients fréquents** sont les personnes qui déclarent utiliser un 2RM au moins deux fois par semaine ;
- les **clients exceptionnels** sont les personnes qui déclarent utiliser un 2RM mais moins de deux fois par semaine ;
- chaque personne ayant déclaré utiliser au moins une fois un 2RM la veille a été classé en « **usager du 2RM** », en distinguant les **cyclomoteurs** des **motos**.

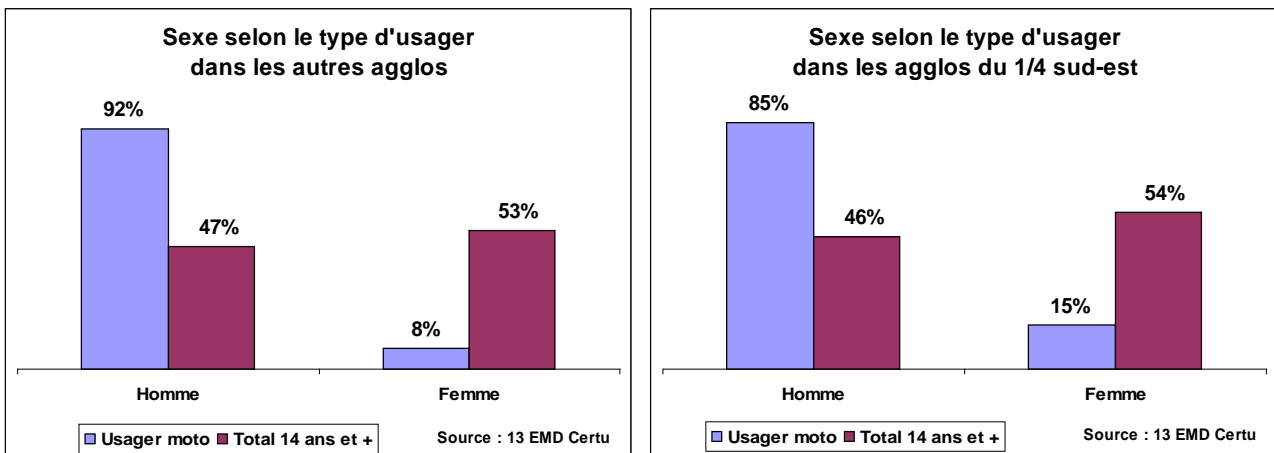
4.5.4 Les caractéristiques des usagers des 2RM ne varient que légèrement selon le type d'agglomération

De façon générale, les caractéristiques des personnes ne sont pas tout à fait les mêmes dans les deux types d'agglomérations. Ainsi, la population des agglomérations du quart sud-est est sensiblement plus âgée (25 % de 65 ans et plus contre 17 %) et comprend une part plus forte de retraités (30 % contre 23 %). Il est intéressant de noter que ces particularités ne sont, a priori, pas favorable à l'usage des deux-roues motorisés. Dans les comparaisons, nous tiendrons compte de ces différences.

4.5.4.1 Davantage de femmes parmi les usagers de 2RM dans les agglomérations du quart sud-est

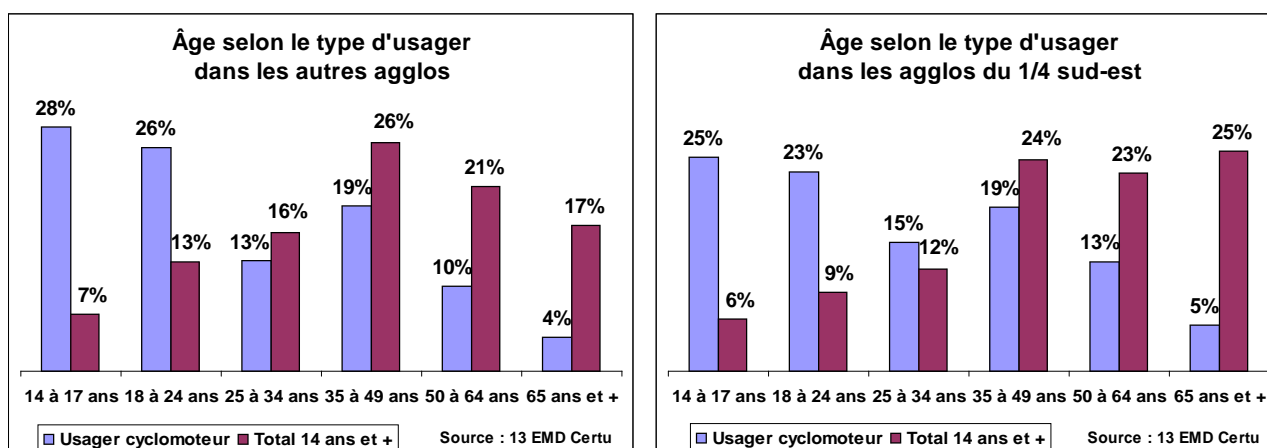


Graphique 35 : Sexe des usagers de cyclomoteurs selon le type d'agglomération



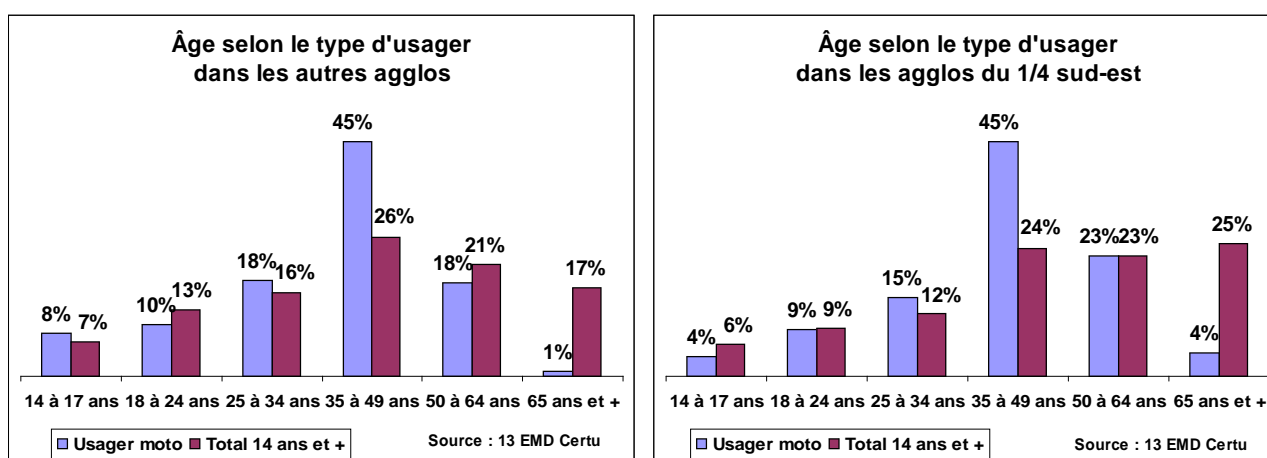
Graphique 36 : Sexe des usagers de motos selon le type d'agglomération

Si les usagers des 2RM restent très masculins dans les agglomérations du quart sud-est, les femmes y sont sensiblement plus présentes, et ce, aussi bien pour les cyclomoteurs que pour les motos.

4.5.4.2 *Un profil par âge équivalent dans les agglomérations du quart sud-est*

Graphique 37 : Âge des usagers de cyclomoteurs selon le type d'agglomération

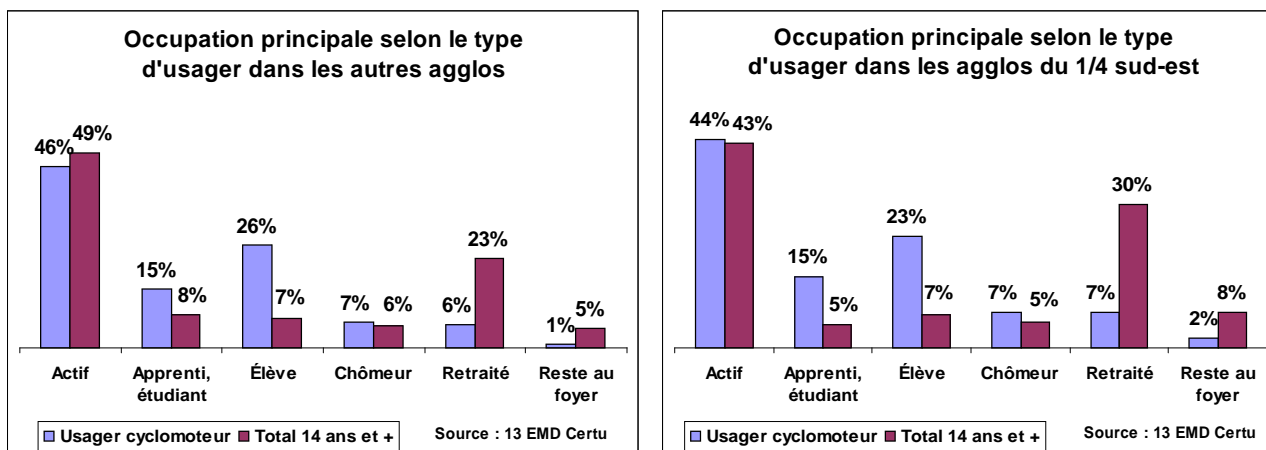
Pour les usagers du cyclomoteur, entre les deux types d'agglomérations, la différence essentielle vient de la sur-représentation de la tranche d'âge 25-34 ans dans les agglomérations du quart sud-est alors qu'elle est sous-représentée dans les autres agglomérations. Sinon la proportion un peu plus forte des plus de 50 ans dans les agglomérations du quart sud-est est surtout liée au poids plus important de ces populations qu'on y observe.



Graphique 38 : Âge des usagers de motos selon le type d'agglomération

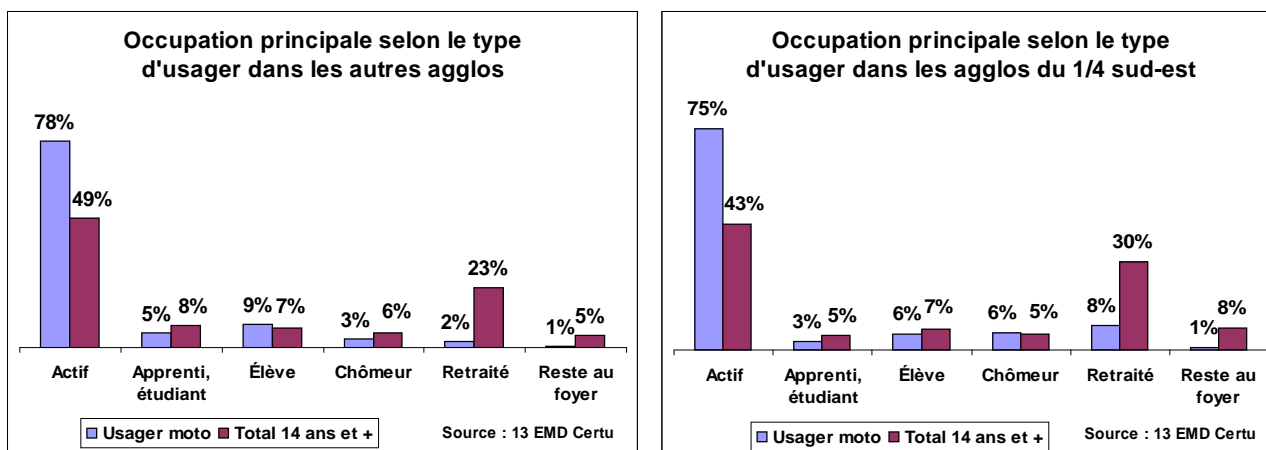
Pour les usagers de la moto, même si leur profil est semblable dans les deux types d'agglomération, il faut souligner la plus faible présence des moins de 18 ans et la plus forte présence des personnes âgées de 50 ans et plus dans les agglomérations du quart sud-est.

4.5.4.3 *Les retraités utilisent plus la moto dans les agglomérations du quart sud-est*



Graphique 39 : Occupation principale des usagers de cyclomoteurs selon le type d'agglomération

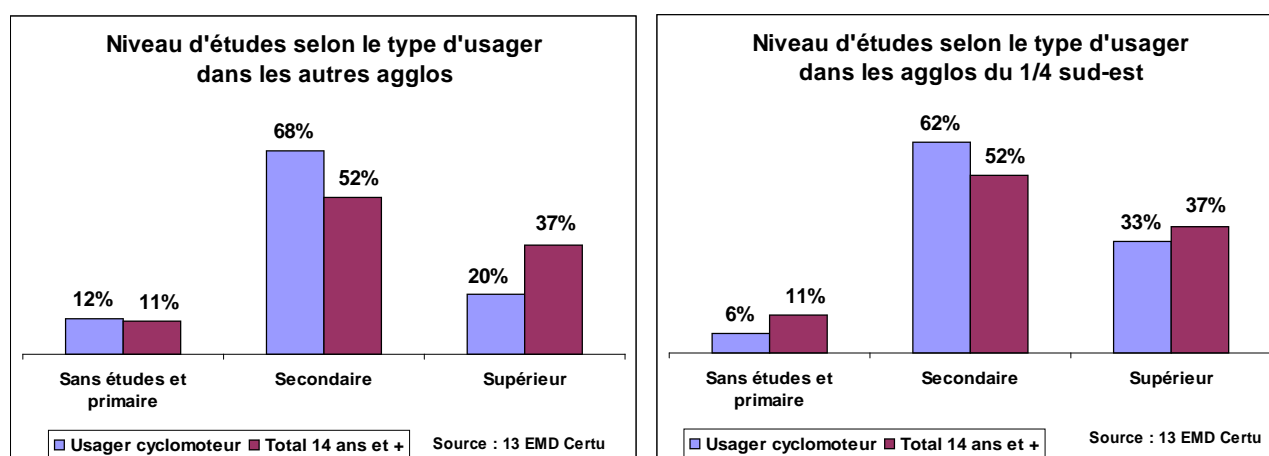
Les profils des usagers du cyclomoteur sont très proches dans les deux types d'agglomérations avec principalement une présence un peu élevée des actifs dans les agglomérations du quart sud-est.



Graphique 40 : Occupation principale des usagers de motos selon le type d'agglomération

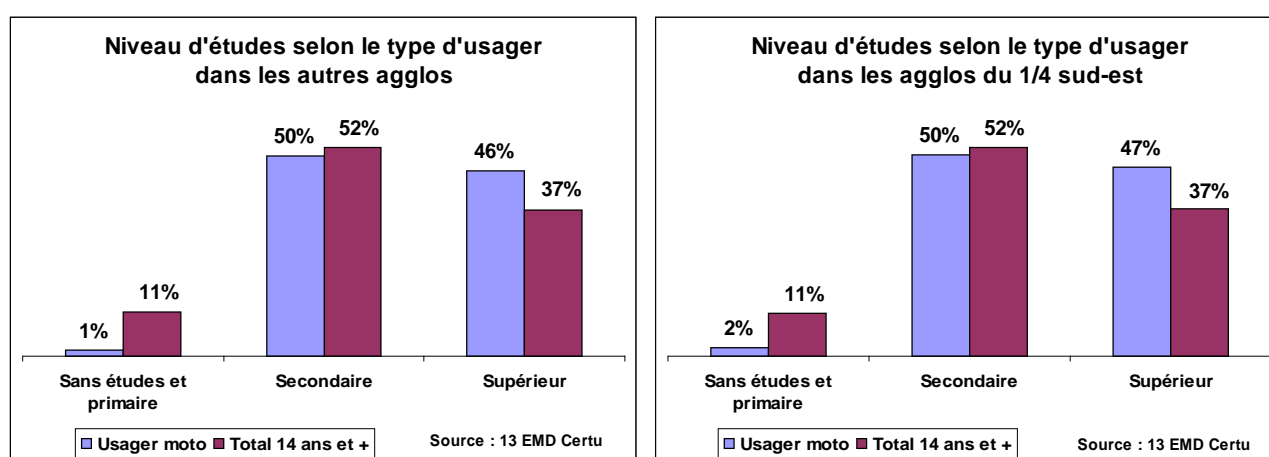
Pour les usagers de la moto, les différences entre les deux types d'agglomération sont un peu plus nettes : les retraités sont nettement plus présents dans les agglomérations du quart sud-est alors que les élèves le sont un peu moins.

4.5.4.4 Les cyclomotoristes sont plus « qualifiés » dans les agglomérations du quart sud-est



Graphique 41 : Niveau d'études des usagers de cyclomoteurs selon le type d'agglomération

Dans les agglomérations du quart sud-est, la part des usagers du cyclomoteur ayant suivi des études supérieures est sensiblement plus élevée que dans les autres agglomérations tout en restant légèrement inférieure à la moyenne.

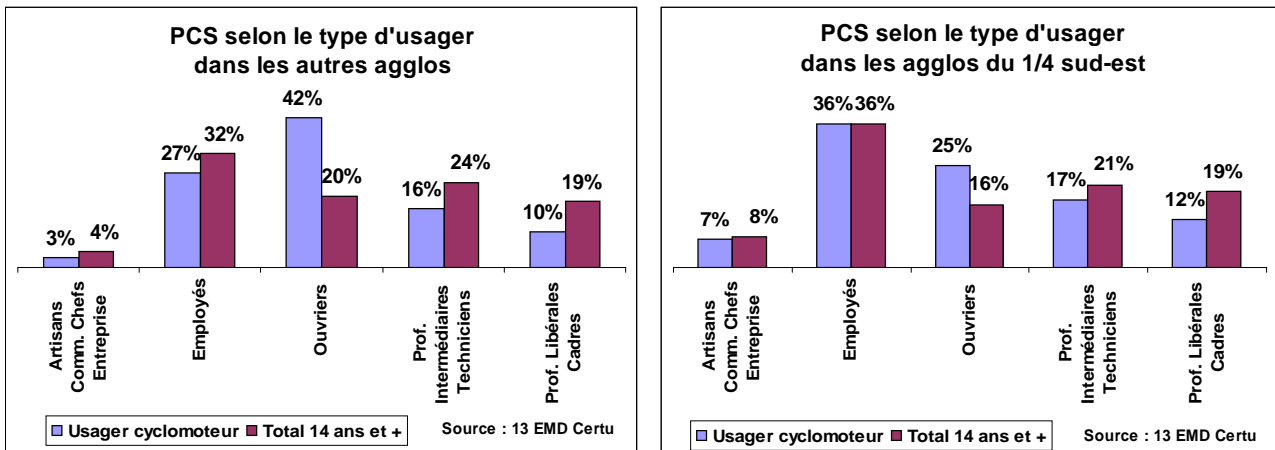


Graphique 42 : Niveau d'études des usagers de motos selon le type d'agglomération

En ce qui concerne le niveau d'études, le profil des usagers de la moto est quasiment identique dans les deux types d'agglomérations.

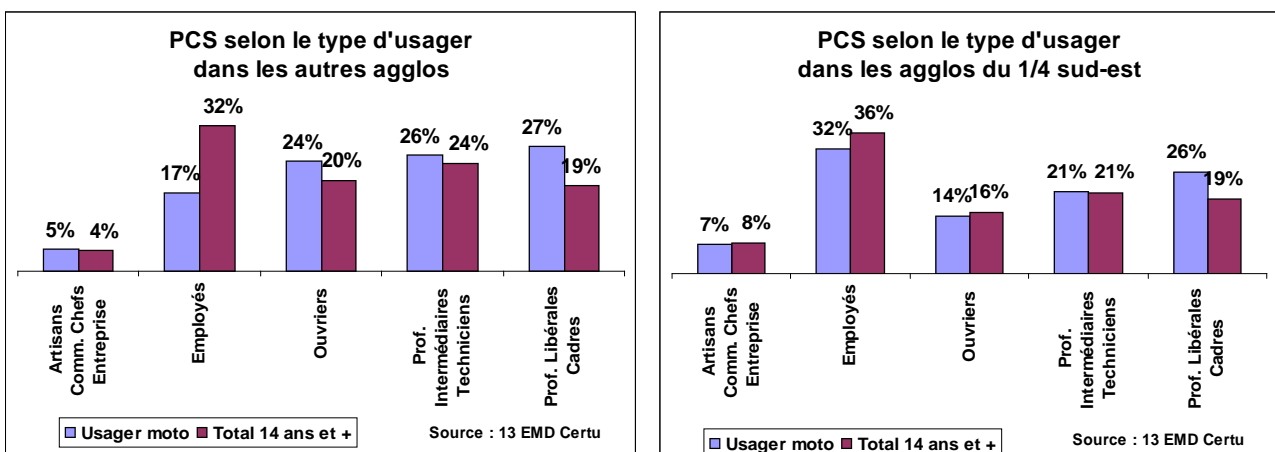
4.5.4.5 *Les employés utilisent plus les 2RM dans les agglomérations du quart sud-est*

Les chiffres présentés ici ne concernent que les actifs et les personnes retraitées (ayant donc travaillé).



Graphique 43 : Professions et catégories socioprofessionnelles (PCS) des usagers de cyclomoteurs selon le type d'agglomération

Dans les agglomérations du quart sud-est, les actifs ou retraités utilisant le cyclomoteur sont surtout des employés alors que dans les autres agglomérations, ce sont surtout des ouvriers. Certes, les employés sont, au total, plus nombreux dans les agglomérations du quart sud-est et les ouvriers moins nombreux mais on observe aussi un usage plus fort du cyclomoteur parmi les employés des agglomérations du quart sud-est et plus faible parmi les ouvriers. Ces derniers restent nettement sur-représentés dans les agglomérations du quart sud-est.

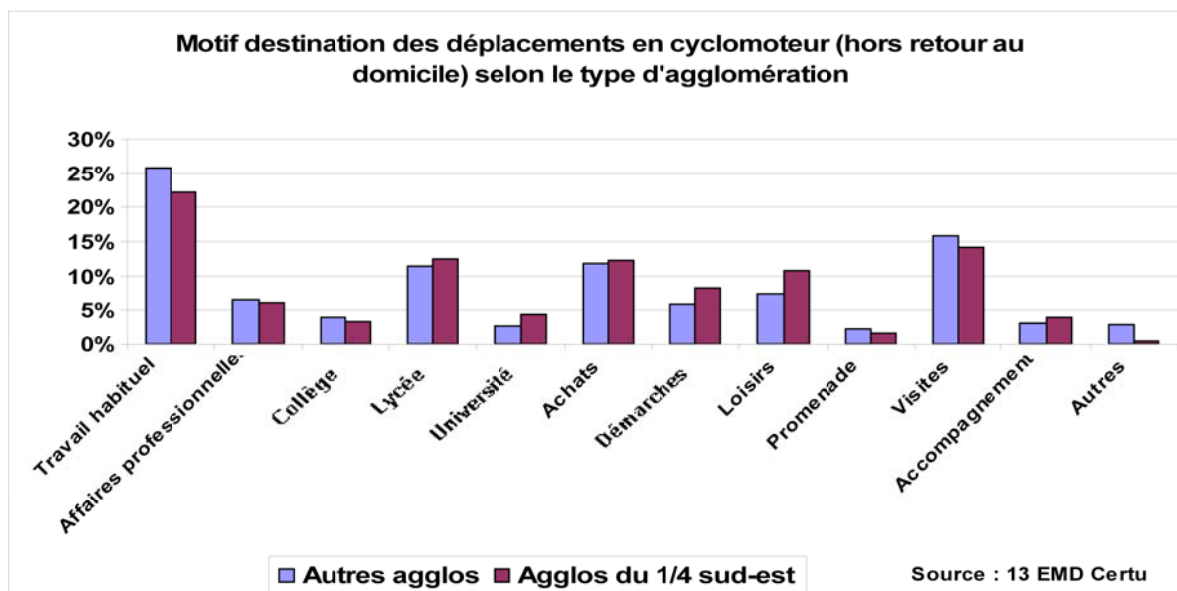


Graphique 44 : Professions et catégories socioprofessionnelles (PCS) des usagers de motos selon le type d'agglomération

Quel que soit le type d'agglomération, les professions libérales, cadres sont nettement sur-représentés parmi les usagers de la moto. Les employés sont toujours les plus nombreux au sein des usagers de la moto mais leur sur-représentation est plus grande dans les agglomérations du quart sud-est.

4.5.5 On observe peu de différences sur les motifs de déplacements en 2RM

4.5.5.1 Le cyclomoteur un peu moins utilisé pour le motif travail dans les agglomération du quart sud-est

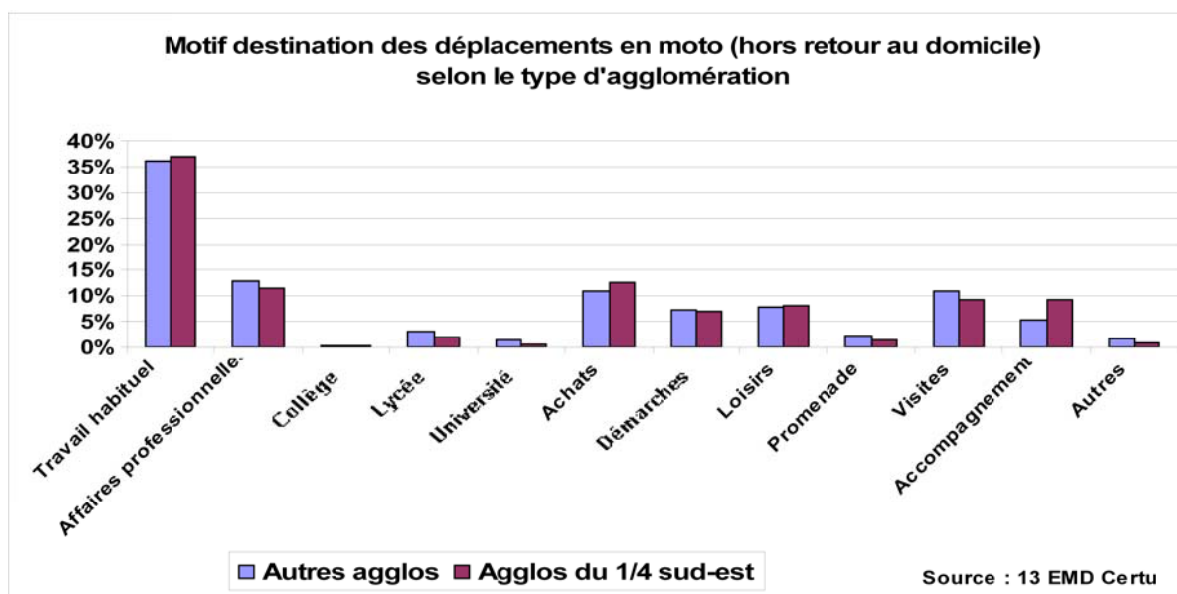


Graphique 45 : Motif à destination (hors retour au domicile) des déplacements en cyclomoteur

Le motif travail est un peu moins présent dans les agglomérations du quart sud-est alors que le lycée et l'université l'est un peu plus.

Les démarches et les loisirs sont un peu plus représentés dans les agglomérations du quart sud-est au détriment des visites et promenades.

4.5.5.2 Des différences ténues sur le motif des déplacements en moto



Graphique 46 : Motif à destination (hors retour au domicile) des déplacements en moto

Les différences sont ténues : un peu plus d'achats et d'accompagnement dans les agglomérations du quart sud-est, un peu moins de promenades et de visites.

4.5.6 Synthèse

La plus forte mobilité en 2RM dans les agglomérations du quart sud-est est la conséquence à la fois du plus grand nombre de clients fréquents et d'une utilisation plus intensive de ce mode de transport par ses clients. Mais cette plus forte utilisation provient des motos : la mobilité à cyclomoteur de ses usagers est sensiblement identique dans les deux types d'agglomérations alors que la mobilité à moto de ses usagers est 1,6 fois plus élevée dans les agglomérations du quart sud-est.

Le profil des usagers des 2RM est sensiblement le même dans les deux types d'agglomération mais les particularités sont, en général, un peu moins marquées dans les villes du quart sud-est :

- part de femmes plus élevée ;
- parts de personnes « âgées » et de retraités plus fortes ;
- mais un peu moins d'enfants.

Il est difficile de trouver des explications à cet usage plus élevé des 2RM dans le quart sud-est de la France. Ce qui est certain c'est que, comme on l'a vu au paragraphe 3.2, l'usage des 2RM, et en particulier de la moto, est très dépendant des conditions météorologiques. Le quart sud-est bénéficie de conditions favorables aux 2RM mais d'autres régions (le sud-ouest par exemple) bénéficient du même type de climat (peut-être plus pluvieux cependant) et n'ont pas un usage particulièrement élevé des 2RM.

L'aspect culturel joue sans doute également un rôle (tout comme la pratique du vélo en Alsace), avec la proximité de l'Italie, où l'image du 2RM est plus forte qu'en France. Mais là encore, l'argument ne suffit pas à expliquer cette situation.

Une autre piste d'explication pourrait tenir du type d'urbanisation. La métropolisation forte sur la Côte d'Azur, ou encore la forte densité de l'habitat dans les centres anciens entraînent sans doute des difficultés de congestion et de stationnement automobile importants dans ces agglomérations, pouvant justifier un recours plus fréquent au 2RM.

5 Les évolutions de la mobilité en 2RM

Pour analyser les évolutions, les enquêtes précédentes réalisées dans ce même échantillon d'agglomérations (à l'exception de celle de Grenoble 1992 trop ancienne et celles de Marseille 1997, Toulouse 1996 et Reims 1997 où certaines informations manquaient) ont été également concaténées :

Enquête	Année	Population	Nombre de communes enquêtées	Surface en km ²	Nombre de ménages enquêtés	Nombre de personnes enquêtées
Lyon	1995	1 220 000	69	717	6 001	13 997
Rouen	1996	382 000	33	291	3 378	7 909
Strasbourg	1997	508 000	131	1 106	2 916	6 713
Bordeaux	1998	801 000	96	1 722	4 869	10 817
Côte d'Azur	1998	1 030 000	74	1 111	4 974	10 535
Lille	1998	1 176 000	126	880	5 100	12 187
Toulon	1998	290 000	12	248	2 929	6 487
Rennes	2000	352 000	36	608	4 090	8 521

Tableau 14 : Caractéristiques des EMD « précédentes »

Nota : les périmètres des enquêtes ne sont pas exactement les mêmes sur les deux périodes. C'est notamment le cas pour Strasbourg, Toulon et la Côte d'Azur dont les périmètres de la dernière enquête se sont nettement étendus. Cela a certainement des conséquences sur les évolutions observées mais il est difficile de les estimer. On peut penser que les effets sont faibles sur les caractéristiques des clients et des usagers des 2RM.

5.1 La mobilité en moto augmente légèrement

Pour l'échantillon d'enquêtes retenu, entre 1995-2000 et 2006-2009, la mobilité en 2RM est globalement stable, avec une très légère régression de 0,063 à 0,058 déplacements quotidiens par personne. Mais l'usage du cyclomoteur a régressé (de 0,033 à 0,022 déplacements quotidiens par personne) alors que celui de la moto a progressé (de 0,030 à 0,036 déplacements quotidiens par personne).

La part de marché des 2RM a légèrement régressé de 1,6 % à 1,5 %, la part du cyclomoteur baissant de 0,8 % à 0,6 % alors que celle de la moto progresse de 0,8 % à 0,9 %. Comme les déplacements réalisés à moto sont plus longs que ceux réalisés à cyclomoteur, le poids des 2RM en termes de distances parcourues est stable entre les deux périodes, autour de 1,9 %.

Les enquêtes nationales transport de 1993-1994 et 2007-2008 fournissent des évolutions un peu différentes puisque, selon cette source, la part de marché des 2RM a légèrement progressé entre les deux périodes, passant de 1,4 % à 1,7 %. Mais ces chiffres concernent l'ensemble du territoire national métropolitain et tous les jours ouvrables de semaine y compris ceux inclus dans des périodes de vacances scolaires. De plus, les dates sont également différentes. Les résultats ne sont donc pas forcément contradictoires.

5.2 Les clients de 2RM sont plus nombreux qu'avant mais utilisent moins leur 2RM

Entre les deux périodes, on observe une croissance de la part des clients des 2RM :

- la part de clients fréquents passe de 3,1 % à 4,0 % ;
- la part de clients exceptionnels passe de 1,6 % à 2,7 %.

Dans le tableau ci-dessous, on constate que, si les clients fréquents sont sensiblement plus nombreux en 2006-2009, leur mobilité en 2RM est en baisse sensible (de 1,80 à 1,34 déplacements quotidiens). Donc plus de clients mais chaque client utilise moins son 2RM.

	Anciennes enquêtes 1995-2000		Nouvelles enquêtes 2006-2009	
	Clients fréquents	Clients exceptionnels	Clients fréquents	Clients exceptionnels
Mobilité 2RM	1,80	0,07	1,34	0,11

Tableau 15 : Évolution de la mobilité en 2RM des clients du 2RM

En distinguant les usagers des cyclomoteurs et ceux de la moto, on observe des évolutions divergentes :

- la part des usagers du cyclomoteur diminue légèrement de 1,0 % à 0,8 % ;
- la part des usagers de la moto augmente de 0,8 % à 1,2 %.

Sur cet échantillon d'agglomérations, la clientèle des 2RM a donc légèrement progressé en raison de la croissance de l'usage de la moto, l'usage du cyclomoteur reculant légèrement.

5.3 Vers un vieillissement des usagers 2RM ?

5.3.1 Homme / Femme : pas d'évolution

	Anciennes enquêtes 1995-2000		Nouvelles enquêtes 2006-2009	
	Homme	Femme	Homme	Femme
Usagers cyclomoteur	76 %	24 %	76 %	24 %
Usagers moto	87 %	13 %	88 %	12 %
Total 14 ans et plus	47 %	53 %	47 %	53 %

Tableau 16 : Évolution de la répartition par sexe des usagers de 2RM

Aussi bien pour les cyclomoteurs que pour les motos, on n'observe pas d'évolution significative de la répartition selon le sexe des usagers des 2RM.

5.3.2 Les usagers des 2RM sont plus âgés qu'avant

On observe un vieillissement sensible des usagers du cyclomoteur (qui restent cependant bien plus jeunes que la moyenne) : la part des 14-17 ans passe de 34 % à 27 % alors que celle des 25-34 ans progresse de 10 % à 14 %. Pour autant, les moins de 25 ans représentent encore plus de 50 % des usagers de cyclomoteurs.

Le même phénomène est observé pour les usagers de la moto, sachant qu'ils sont sensiblement plus âgés que les usagers du cyclomoteur. La part de 35-49 ans passe de 35 % à 45 %, celle des 50-64 ans de 13 % à 21 % alors que la part des 25-34 ans chute de 32 % à 16 %.

	Anciennes enquêtes 1995-2000			Nouvelles enquêtes 2006-2009		
	Usagers cyclomoteur	Usagers moto	Total 14 ans et plus	Usagers cyclomoteur	Usagers moto	Total 14 ans et plus
14 à 17 ans	34 %	3 %	5 %	27 %	5 %	6 %
18 à 24 ans	24 %	16 %	13 %	25 %	9 %	11 %
25 à 34 ans	10 %	32 %	17 %	14 %	16 %	15 %
35 à 49 ans	17 %	35 %	27 %	19 %	45 %	26 %
50 à 64 ans	10 %	13 %	20 %	11 %	21 %	22 %
65 ans et +	5 %	1 %	18 %	5 %	3 %	20 %

Tableau 17 : Évolution de la répartition par âge des usagers de 2RM

Le vieillissement des usagers de 2RM est néanmoins moins marqué pour les usagers de cyclomoteurs que pour les usagers de motos. Le cyclomoteur continue de correspondre à une période jeune de la vie.

Il semble que l'on assiste en revanche à un phénomène de fidélisation de la clientèle des motos : les personnes qui utilisaient la moto il y a dix ans continuent à le faire aujourd'hui, dans une proportion plus importante qu'avant.

La baisse de la part des plus jeunes parmi les usagers tant de la moto que du cyclomoteur peut s'expliquer à la fois par une baisse des moyens financiers, l'obligation de la formation (pour les cyclomoteurs surtout) ou la plus grande sensibilité des jeunes (et de leurs parents !) aux problèmes de sécurité routière.

5.3.3 La part des élèves parmi les usagers du cyclomoteur a diminué

	Anciennes enquêtes 1995-2000			Nouvelles enquêtes 2006-2009		
	Usagers cyclomoteur	Usagers moto	Total 14 ans et plus	Usagers cyclomoteur	Usagers moto	Total 14 ans et plus
Actif	34 %	78 %	46 %	45 %	77 %	47 %
Apprenti, étudiant	11 %	9 %	8 %	15 %	4 %	7 %
Élève	40 %	4 %	7 %	25 %	7 %	7 %
Chômeur	7 %	6 %	7 %	7 %	5 %	6 %
Retraité	8 %	2 %	22 %	7 %	6 %	25 %
Reste au foyer	1 %	0 %	9 %	1 %	1 %	6 %

Tableau 18 : Évolution de la répartition des usagers de 2RM selon leur occupation principale

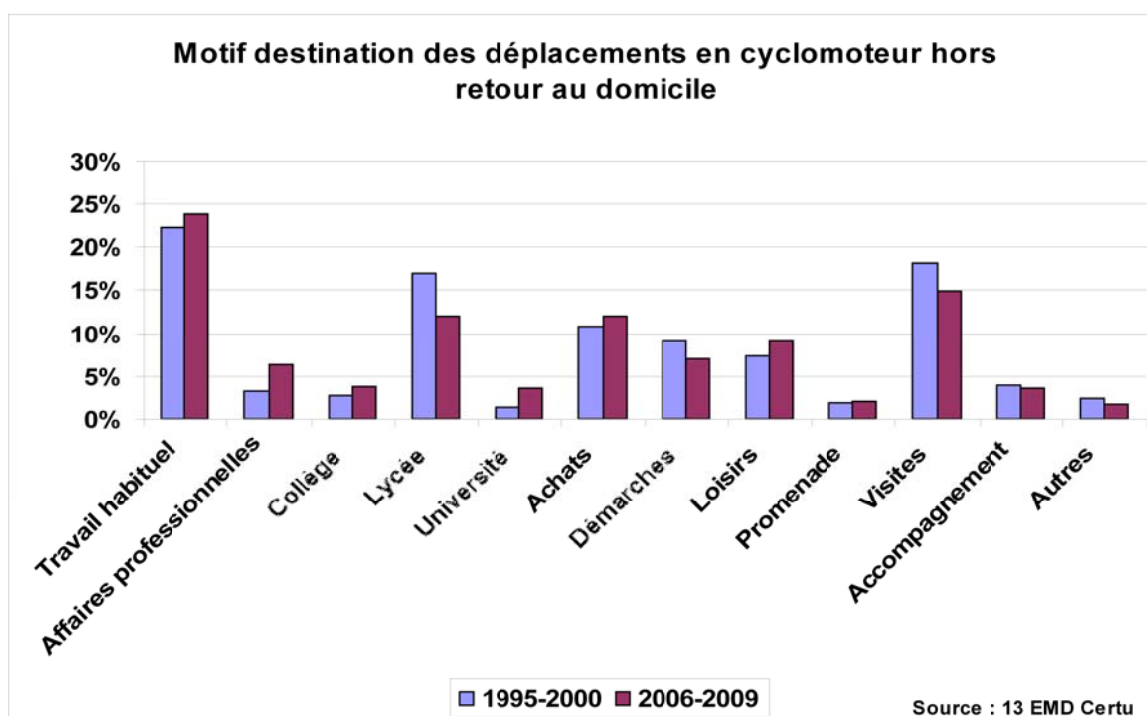
Les usagers du cyclomoteur sont maintenant sensiblement aussi souvent actifs que la moyenne de la population de 14 ans et plus : c'était loin d'être le cas sur la période précédente. La part des élèves a fortement baissé tout en restant nettement supérieure à la moyenne.

Les usagers de la moto restent très majoritairement des actifs. On y trouve un peu moins d'étudiants mais un peu plus d'élèves. La proportion de retraités progresse fortement tout en restant faible.

5.4 Y a-t-il une évolution des motifs de déplacements en 2RM ?

5.4.1 Plus de déplacements en cyclomoteur sont réalisés pour aller au travail

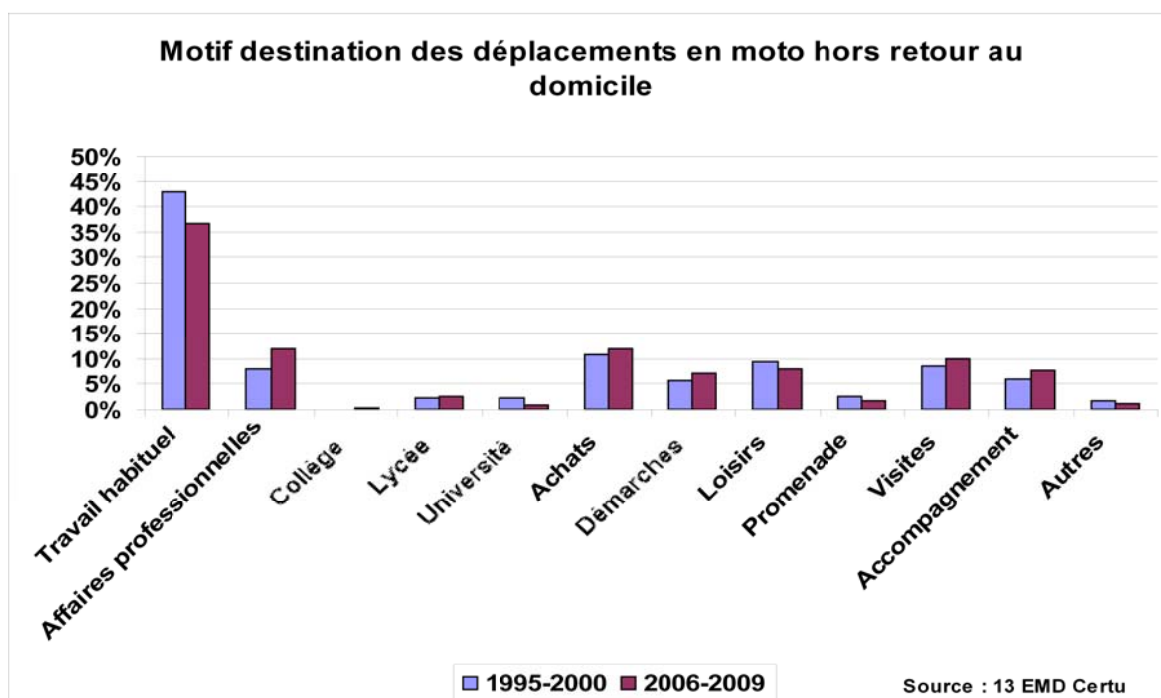
L'usage du cyclomoteur pour le travail (habituel et affaires professionnelles) augmente assez sensiblement. Au sein du motif études, la part du lycée régresse mais reste prépondérante. On note un peu plus d'achats et de loisirs et un peu moins de démarches et de visites mais les évolutions sont réduites.



Graphique 47 : Évolution des motifs à destination (hors retour au domicile) des déplacements en cyclomoteur

5.4.2 Les motifs des déplacements à moto évoluent peu

Globalement, le motif travail reste stable avec un peu moins de travail habituel et un peu plus d'affaires professionnelles. L'usage de la moto pour les études reste faible. Les achats, les démarches, les visites et l'accompagnement progressent légèrement alors que les loisirs, les promenades régressent légèrement.



Graphique 48 : Évolution des motifs à destination (hors retour au domicile) des déplacements en moto

5.5 Synthèse

Entre 1995-2000 et 2006-2009, sur les enquêtes prises en compte, la mobilité en 2RM a légèrement baissé (de 0,063 à 0,058 déplacements quotidiens par personne). En parts de marché, la baisse est encore plus modérée (de 1,6 % à 1,5 %). Ces baisses sont dues à une baisse de la mobilité en cyclomoteur, l'usage de la moto progressant (de 0,030 à 0,036 déplacements quotidiens par personne).

En revanche, la part des clients fréquents progresse de 3,1 % à 4,0 %, celle des clients exceptionnels de 1,6 % à 2,7 %. Mais la mobilité en 2RM des clients fréquents est en baisse sensible (de 1,80 à 1,34 déplacements quotidiens). Donc il y a davantage de clients sur la période récente mais chaque client utilise moins son 2RM.

La part des usagers du cyclomoteur diminue légèrement de 1,0 % à 0,8 % alors que la part des usagers de la moto augmente de 0,8 % à 1,2 %. La clientèle des 2RM a donc légèrement progressé en raison de la croissance de l'usage de la moto, l'usage du cyclomoteur reculant légèrement.

Certaines caractéristiques des usagers des 2RM ont évolué :

- vieillissement des usagers ;
- davantage d'actifs et moins d'élèves chez les usagers des cyclomoteurs ;
- un peu plus de retraités et d'étudiants chez les usagers de la moto.

On assiste à un phénomène de fidélisation de la clientèle des 2RM et surtout de la moto. Les personnes qui utilisaient la moto il y a dix ans continuent à le faire aujourd'hui dans une proportion sans doute plus importante qu'avant. En parallèle, la baisse de la part des plus jeunes parmi les usagers tant de la moto que du cyclomoteur peut s'expliquer à la fois par une baisse des moyens financiers, l'obligation de la formation (pour les cyclomoteurs surtout) ou la plus grande sensibilité des jeunes (et de leurs parents !) aux problèmes de sécurité routière.

6 Acronymes

2RM	deux-roues motorisé
Certu	centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques
EMD	enquête ménages déplacements
ENTD	enquête nationale transports et déplacements
PACA	Provence-Alpes-Côte d'Azur
PCS	professions et catégories socioprofessionnelles
PTU	périmètre des transports urbains
SCoT	schéma de cohérence territoriale
TC	transports collectifs
VP	voiture particulière

7 Bibliographie

Sécurité routière et usage des deux-roues motorisés en Ile-de-France, institut d'aménagement et d'urbanisme Ile-de-France, juin 2009

Alyce Sofreco, *Enquête sur les conditions de déplacements des deux-roues motorisés en 2008*, mairie de Paris, janvier 2009

Guyot R., *Gisement de sécurité routière des deux-roues motorisés*, la documentation française, mai 2002

© ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement durable, des Transports et du Logement
Centre d'Études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques.

Toute reproduction intégrale ou partielle, faite sans le consentement de Certu est illicite (loi du 11 mars 1957). Cette reproduction par quelque procédé que ce soit, constituerait une contrefaçon sanctionnée par les articles 425 et suivants du code pénal.

Téléchargement : décembre 2010

Dépôt légal : 4^e trimestre 2010

ISSN : 1263-2570

ISRN : Certu/RE--10-16--FR

Certu

9, rue Juliette-Récamier

69456 Lyon cedex 06

(+33) (0) 4 72 74 59 59

<http://www.certu.fr>

centre d'Études
techniques de l'Équipement
Nord Picardie
2, rue de Bruxelles
BP 275
59019 Lille Cedex

téléphone : 03 20 49 60 00
télécopie : 03 20 53 15 25

centre d'Études
sur les réseaux,
les transports,
l'urbanisme,
et les constructions
publiques
9, rue Juliette Récamier
69456 Lyon Cedex 06
téléphone : 04 72 74 58 00
télécopie : 04 72 74 59 00

*Service technique placé sous l'autorité
du ministère chargé du Développement durable, des Trans-
ports et du logement,
le Certu (centre d'Études sur les réseaux, les transports,
l'urbanisme et les constructions publiques)
a pour mission de contribuer au développement
des connaissances et des savoir-faire et à leur diffusion
dans tous les domaines liés aux questions urbaines.
Partenaire des collectivités locales
et des professionnels publics et privés,
il est le lieu de référence où se développent
les professionnalismes au service de la cité.*

ISSN 1263-2570
ISRN Certu/RE--10-16--FR