



le 11 juillet 2016

Publication par l'IAU idF de la *Note rapide* n° 721

Les deux-roues motorisés, quelle approche pour les politiques de mobilité ?

Le deux-roues motorisé en Île-de-France : la fin du boom des années 2000 ?

- 570 000 déplacements par jour
- 3% des déplacements franciliens mécanisés de surface (3% vélo, 63 % voiture particulière)
- 9 % des déplacements franciliens mécanisés de surface internes à Paris (16 % vélo, 27 % voiture particulière)
- + 56 % de croissance 1991-2010
- Un retournement de tendance : ventes et immatriculations en baisse régulière en Île-de-France depuis quelques années, trafic stabilisé dans Paris depuis 2009

Les deux-roues motorisés ont connu une période de croissance forte durant les années 2000 mais au final leur part dans la mobilité francilienne est restée modeste et plusieurs éléments semblent montrer un retournement de tendance. On note ainsi une baisse régulière des immatriculations en Île-de-France ainsi que des ventes de véhicules neufs : - 27 % de cyclomoteurs et - 34 % de motocyclettes entre 2011 et 2014.

2012 : 51 %* des tués et blessés hospitalisés à Paris Vs 7 % pour les cyclistes

À première vue, les deux-roues motorisés sont un mode de déplacement qui peut séduire dans un contexte urbain congestionné. Cependant, leur public reste structurellement assez restreint (coûts, difficultés de conduite, prise de risque) alors que les impacts liés à leur usage sont loin d'être négligeables : pollutions sonore et atmosphérique, stationnement parfois gênant pour les piétons mais surtout une part disproportionnée dans l'accidentalité routière. Ainsi, en 2012, les usagers deux-roues motorisés ont compté pour 51 % des tués et blessés hospitalisés dans la circulation à Paris contre 7 % pour les cyclistes (sur la totalité des modes individuels mécanisés, pour deux modes assez proches dans la mobilité parisienne).

Un choix de déplacement urbain à limiter

Fort de ces constats, le deux-roues motorisé n'apparaît donc pas, du point de vue de l'urbaniste, comme une solution de transport à développer face aux enjeux d'engorgement de la ville dense. Le seul critère de l'accidentalité routière est problématique, même si elle est globalement en baisse.

Le deux-roues motorisé peut et doit rester le résultat d'un vrai choix individuel, lié à sa praticité ainsi qu'au plaisir de conduite. Son utilisation en milieu urbain mérite alors d'être mieux encadrée par des améliorations de la sécurité routière ainsi que par des mesures de régulation comme éventuellement le stationnement payant.

*total modes individuels mécanisés

La note rapide est consultable ici : <http://www.iau-idf.fr/savoir-faire/nos-travaux/edition/les-deux-roues-motorises-quelle-approche-pour-les-politiques-de-mobilite.html>

Contact presse : Sandrine Kocki 01 77 49 75 78 / 06 07 05 92 20