



Contribution de Jean LE GOVIC

legovic.jean@gmail.com

Intégrer des mesures pour les 2RM dans le plan de transport urbain pour répondre aux enjeux écologiques et de développement de la population

2 roues à moteur, une solution aux embouteillages ? Pas seulement ...

Le nombre de 2 roues en augmentation

Un mode de déplacement assez répandu est pourtant relativement oublié : les 2 roues motorisés (2RM).

Moto ou scooter, gros cube ou petite cylindrée, nous pouvons constater une augmentation du nombre de 2RM sur le périphérique et en ville.

Au 1er janvier 2012, 3,6 millions de 2RM sont en circulation en France. Ces véhicules ont un âge moyen de 7,6 ans mais 43 % ont moins de 5 ans.

Depuis 2012, les immatriculations de 2RM mensuelles sont stables, autour de 15 000 véhicules.

Même si la majorité des 2RM sont concentrés en IdF, en Picardie et en PACA, malgré cette augmentation, (trop) peu d'initiatives et de décisions structurantes sont prises pour favoriser l'usage des 2RM dans la Métropole.

Les enjeux sont pourtant non négligeables : diminution des embouteillages, aspects social et environnemental, infrastructures plus légères.

Quelles motivations ?

Quelles sont les raisons de l'augmentation du nombre de 2RM ? Pourquoi rouler en 2RM ?

Vu par le motard ou le scootériste, le premier avantage immédiat est le gain de temps important sur un parcours urbain ou péri-urbain. En 2RM, une circulation ralentie ou des embouteillages ne sont plus une fatalité. Une étude menée en mai 2011 en Belgique a permis d'établir que, si 10 % des personnes se

déplaçant pour leur travail utilisaient un 2RM en remplacement de leur voiture, les heures perdues dans les embouteillages seraient réduites de 40 %.

Moi-même, actif, habitant en première couronne et devant me rendre en centre-ville en fin d'après-midi pour une réunion, j'utilise ma moto, ce moyen de transport étant largement le plus rapide.

Le 2e avantage est économique. Une moto ou un scooter coûte moins cher à l'achat, à l'entretien et au kilomètre parcouru. Il est possible de trouver un 2RM récent en bon état à moins de 3 000 €, l'entretien, s'il n'est pas fait par soi-même, est plus simple et moins long que pour une voiture, les 2RM de moyenne cylindrée aux normes Euro4 en vigueur consomment moins de 5 l/100 km. L'ADEME chiffre à 1 100 € par an l'économie d'un travailleur parcourant les 25 km le séparant de son lieu de travail en moto plutôt qu'en voiture.

Par contre, les 2RM sont impuissants à protéger des intempéries. L'hiver, lorsqu'il pleut ou qu'il gèle, rouler à 2 roues n'est pas une sinécure, malgré les évolutions des équipements.

Et les accidents à 2RM, sans préjuger du comportement des conducteurs, sont souvent plus graves que ceux intervenus avec une voiture (pas d'habitacle pour protéger le conducteur et le passager).

Et pour conduire un scooter ou une moto suffisamment puissants pour rouler sur le périphérique, vous devez être titulaire du permis de catégorie A pour piloter une cylindrée supérieure à 125 cm³, ce qui implique de supporter le coût inhérent à l'inscription, la formation et à l'examen du permis Moto.

Et les 2RM de plus de 125 cm³ ont une capacité de transport limitée à 2 passagers maximum et permettent difficilement de faire les courses hebdomadaires.

Avantages pour la collectivité

Pour l'ensemble d'une agglomération, les impacts de l'augmentation du nombre de 2RM sont également importants.

Consommant moins, une moto récente rejette moins de substances nocives, moins d'émissions de CO₂ et de GES qu'une voiture moyenne, pour une personne transportée. Toujours selon l'ADEME, le choix d'un 2RM pour se rendre à son lieu de travail permet une réduction d'environ 50 % de l'émission de CO₂. L'enjeu de santé publique n'est donc pas négligeable.

De par ses dimensions, un 2RM utilise moins de surface qu'une voiture. Un kilomètre de route rempli de 2RM permet le déplacement de beaucoup plus de personnes que s'il est rempli de voitures. Et que dire des avantages du 2RM lorsqu'il s'agit de se garer ? Les investissements en parkings pourraient être revus à la baisse.

Les 2RM ont aussi un enjeu social. Leur plus faible coût permet aux moins favorisés, étant souvent éloignés de leur travail, de se déplacer sans perdre trop de temps. Il permet également aux moins bien desservis (peut-être les mêmes ?) par les TC de se déplacer.

Le nombre de 2RM augmentant singulièrement, on peut espérer que celui des voitures irait en diminuant. Les coûteux investissements d'élargissement du périphérique et de franchissement de la Loire pourraient être utilisés autrement.

Un point important du PDU

À mon sens, l'augmentation du nombre de 2RM et la favorisation de leur usage sont des axes de développement qui ne doivent pas être oubliés dans le plan de transport.

La Belgique, qui a toujours été novatrice dans ce domaine, l'a bien compris en octroyant 100 % de déduction fiscale pour l'achat, le carburant, l'équipement et autres frais liés à l'usage professionnel d'un deux-roues motorisé. Outre-Quévrain, une moto n'est en effet pas soumise à la limite de déductibilité à 75 % ou à la limite de récupération de la TVA comme les voitures.

Par corollaire, en augmentant sa population, la sécurité des 2RM est aussi un enjeu de sécurité routière important et doit faire l'objet d'investissements dans la formation et les infrastructures.