

Atelier collaboratif

Quelle place pour la moto dans un monde décarboné ?

Compte-rendu

Conformément à la règle de confidentialité fixée en début d'atelier, les contributions présentées ci-dessous ne sont attribuées à aucun participant nommément. L'objectif du présent document est de restituer les idées échangées, indépendamment de leurs auteurs.

Contexte et objectif de l'atelier

Cet atelier s'inscrit dans le cadre du projet **Automobile et mobilités routières du Shift Project**. Contrairement aux autres véhicules routiers (voiture, véhicule utilitaire, camion), les motocycles ne disposent pas de trajectoire réglementaire sur la baisse des émissions de CO₂. Même s'ils ne représentent que 1 à 2 % des émissions du transport, il sera nécessaire de les décarboner. Dès lors, faut-il se doter d'une telle trajectoire et les leviers de décarbonation existent-ils ? Dans le même temps, les 2 et 3 roues électriques peuvent-ils représenter une alternative crédible à la voiture individuelle ? Si oui, quelles en seraient les conditions ?

L'atelier visait à identifier les cibles ainsi que les leviers à mobiliser pour envisager un report modal de la voiture vers le 2-roues motorisé électrique d'une part, et du 2-roues thermique vers le 2-roues motorisé électrique d'autre part.

Personnes présentes

Animation

Elise Nénonéné, Consultante, Shifteuse

Emeline Aubel, Chargée de projet Automobile et Mobilité Routière, The Shift Project

Participants

Neuf personnes aux profils complémentaires y ont participé : représentants de constructeurs, de fédérations, et d'associations de la filière 2-roues.

Prise de notes

Sylvain Baudoin, The Shift Project

Alexandre François, The Shift Project

Question 1 : Le report modal de la voiture vers le 2RM électrique

Question introductive

Le report modal de la voiture vers les 2RM électriques est-il :

- **Souhaitable ?** Oui : consensus large
- **Réaliste ?**
 - **Oui** : on a réussi à le faire sur le vélo, donc pourquoi pas sur les 2RM
 - **Non** : 2 freins identifiés
 - Question de l'appropriation de l'électrique au sens large : il paraît compliqué de convaincre les gens qui n'ont pas franchi le pas ;
 - Différence entre moto et vélo : la conduite est beaucoup plus compliquée sur un 2RM que sur un vélo. Il y a une complexité psychomotrice à conduire un véhicule 2 roues lourd (contrairement à un vélo, il y a plus d'inertie, technique de freinage plus complexe). L'appropriation par le public pourrait s'avérer compliquée.

Un intervenant rappelle qu'il y a moins de 10% des ménages ont un 2RM dans le garage, statistique qui dure depuis longtemps.

Cibles à privilégier pour ce report modal

Question : Quelles seraient les personnes les plus susceptibles d'effectuer un report modal de la voiture vers le 2RM électrique ?

En réaction aux propositions de cibles faites par les animatrices, les réactions des participants sont les suivantes.

Un participant ne ciblerait pas particulièrement les **jeunes**, car les -25 ont tendance à avoir plus d'accidents que les usagers plus âgés. Les 25-45 sont moins accidentogènes, sont souvent en couple donc davantage besoin de report modal (le logement facilite difficilement le trajet des 2 membres du couple : remplacement d'une des 2 voitures).

Les **urbains** semblent constituer une cible particulièrement intéressante, car certaines zones sont très peu desservies par les transports en commun et qu'il y a beaucoup d'embouteillages dans les villes. Les 2RM permettraient de désengorger, et pourrait être une bonne solution à moindre coûts.

Si les véhicules électriques sont historiquement plus adoptés par les **urbains**, les **ruraux** représentent une cible intéressante, car il est plus aisé d'accéder à la recharge à domicile qu'en milieu urbain dense. Pourtant, c'est là qu'est le plus fort potentiel de décarbonation du transport quotidien : kilométrage quotidien le plus élevé. Cela rejoint la cible des **foyers avec plus de 5-10km/jour**, proposée par un participant.

Concernant le **niveau de revenu**, selon un intervenant, pour les **classes moyennes**, les 2RM seraient une solution intéressante, car ils sont plus accessibles en termes de prix que d'autres types de véhicules. Toutefois, les personnes à **plus hauts revenus** peuvent être prescripteurs dans le fait de passer de 2 voitures à une avec plusieurs 2 roues (par conscience écologique, volonté de faire). Ainsi, selon lui, il vaudrait mieux ne pas exclure les personnes à hauts revenus en tant que cibles potentielles.

Un participant conclut qu'il y a une **cohérence entre les personnes vivant en zones périurbaines, rurales, les jeunes, et celles à faibles revenus** : ce sont des populations qui ont souvent peu accès

aux transports. Le scooter et la moto sont de bonnes alternatives à la voiture et les libèrent des contraintes de transport. Cela fait des -25 ans une bonne cible indépendamment des comportements. La catégorie 50cc a une facilité d'accès qui est intéressante en termes d'adoption, pour les jeunes en particulier, puisqu'il n'y a pas la barrière du permis B. Le seul pré-requis est le BSR.

Caractéristiques du 2RM pour le report modal

Question : Quelles caractéristiques devraient avoir le 2RM utilisé pour le report modal de la voiture vers les 2RM ?

Les animatrices laissent les participants proposer eux-mêmes les caractéristiques, sans donner de proposition.

Le 2RM devrait être **léger** pour être plus facile d'accès et moins déconcertant, car il faut faciliter l'appropriation pour les débutants. Par ailleurs, plus un 2RM est lourd, plus il est cher, énergivore et performant, et donc moins adapté aux besoins de la simple mobilité quotidienne. Par exemple, en territoire urbain, le cyclomoteur suffit, car on y roule rarement plus de 40km/h. En territoire périurbain, on peut avoir besoin de monter jusqu'à 100km/h mais cela est accessible dans un compromis poids/encombrement (probablement au-dessus de 50cc).

Un participant mentionne la question de l'empreinte carbone, et le fait que même une moto à relativement grosse cylindrée garde une empreinte carbone de fabrication et d'usage inférieure à celle d'une voiture. Un scooter pèse jusqu'à 90kg, une moto 300kg, et reste 5 à 10x moins carboné que n'importe quelle petite voiture.

Un participant estime que le 2RM doit **résister à la « bagnolisation »** : on a dans les voitures récentes des fonctions qui n'ont pas lieu en 2 roues (écrans, Internet, etc.). Ces « accessoires » [NDR], par ailleurs vendus sous prétexte de la sécurisation, peuvent paradoxalement détourner l'attention du conducteur et ça peut être accidentogène (hypovigilance). Un conducteur de 2RM on doit être en vigilance permanente, il faut donc veiller à ne pas reproduire cette tendance sur les 2RM.

Un autre intervenant rapporte l'anecdote d'un conducteur qui a reçu la notification d'un message sur l'écran d'une voiture pendant la conduite, et qui a frôlé l'accident. Il confirme que la connectique et l'hypovigilance sont des facteurs majeurs d'accident.

Un participant réagit en notant qu'un écran avec un GPS peut quand même être un plus, pour éviter que les utilisateurs de 2RM tiennent leur téléphone à la main, comme c'est aujourd'hui observé à vélo ou en scooter par absence de support. Une personne propose de rendre obligatoire le support de GPS. Le support GPS permettrait également d'éviter l'augmentation des distances parcourues lorsqu'on connaît mal son trajet, et donc de limiter les émissions, ainsi que les demi-tours lorsque l'on fait une erreur de trajet, ce qui est facteur d'accident.

Un intervenant mentionne les scooters avec capacité d'embarcation, car il y a un manque de capacité à transporter des choses sur un 2RM. Le top case sur les scooters est parfois insuffisant. Le scooter avec fond plat présente l'avantage de pouvoir poser un sac. Un intervenant mentionne que le designer d'un 2RM électrique dispose d'une grande liberté dans le placement de la batterie, comme dans le cas des segways où les batteries sont intégrées au plancher du scooter, en abaissant le centre de gravité tout en libérant de la place.

Leviers de report modal vers le 2RM

Question : Quels leviers pouvons-nous activer pour embarquer ces cibles ?

Les animatrices proposent 3 catégories de leviers : Techniques, Économiques, Réglementaires, et laissent la possibilité de proposer d'autres leviers.

Leviers techniques

Infrastructures de recharge : une personne suggère qu'il faudrait avoir des bornes de recharge adaptées aux petites batteries de 2RM, et plus largement un meilleur maillage adapté aux 2RM. En effet, les bornes de gros véhicules électriques envoient trop de puissance, ce qui n'est pas nécessaire voire peut être délétère pour les petits 2RM.

Réparabilité : les participants estiment qu'il s'agit d'un enjeu important surtout pour les motards qui aiment mettre les mains dans le moteur. Quand on a une panne avec un véhicule électrique, la réparation coûte souvent cher car le potentiel de réparabilité est plus faible qu'avec un véhicule thermique. Les pannes étant souvent électroniques, il n'y a pas d'autre choix que d'aller chez le concessionnaire, ce qui éloigne l'utilisateur de son véhicule. Un autre participant estime que la réparabilité est un point clé sur l'impact environnemental, et notamment un enjeu pour les véhicules électriques, en raison de l'impact environnemental de la batterie. Le problème est qu'elle est antagoniste avec la rentabilité du constructeur.

Communication forte sur les avantages des 2RM auprès des décideurs publics, qui sont généralement « soit pratiquant convaincus, soit opposants par principe ». S'ils ne connaissent pas, ils ont l'image du délinquant qui roule avec un véhicule débridé et fait beaucoup de bruit (« ça pue, ça pollue et ça fait du bruit »). Il est aujourd'hui difficile de se départir de cette image négative du motard. Le véhicule électrique permettrait ainsi de résoudre de ces problématiques d'image.

Élargissement de l'offre des constructeurs : un participant a le sentiment que l'offre de 2RM électriques n'est pas encore suffisante et souhaite connaître la position des constructeurs sur cet aspect.

Un représentant de constructeur de 2-roues motorisés explique que l'offre 2RM électriques est limitée mais que la marque va développer son offre. Chez eux, le TTM est un peu long car les modèles n'arrivent sur le marché que lorsqu'ils sont parfaitement testés. Il y a eu par le passé des soucis de modèles qui ne marchent pas, en raison de prix prohibitifs (comme des scooters 125cc).

Un représentant d'un autre constructeur explique que de leur côté, ils voudraient produire en France, mais qu'il y a un manque de tissu industriel sur le 2RM pour leur fournir des pièces. Pour certaines pièces, il n'existe qu'un seul fabricant, ce qui rend donc impossible la mise en concurrence, notamment pour des pièces spécifiques à l'électrique.

Leviers économiques

Les participants proposent les leviers économiques suivants :

- Donner accès aux dispositifs d'incitations financières aux 2RM, au même titre que les voitures électriques : retour du bonus écologique, prime à la conversion (de la voiture vers le 2RM électrique), leasing social etc.
- Faciliter l'achat d'un airbag motard et d'équipement de protection. Cela permettrait de rassurer les potentiels nouveaux utilisateurs de 2RM, qui est moins sécuritaire qu'une voiture. Un intervenant mentionne qu'améliorer la sécurité ne doit pas faire baisser la vigilance des conducteurs de 2RM.

Leviers Réglementaires

Les participants proposent les leviers économiques suivants :

- Autoriser la circulation sur la voie de bus ;
- Rendre le 2RM électrique éligible au Forfait Mobilité Durable en entreprise ;
- Mettre en place un plan 2RM électrique à l'image du plan vélo.

Autres leviers

Création d'un marché

- **Réticences / limites / freins** : selon les participants, le VAE empiète sur le marché du scooter 50cc car il répond aux mêmes besoins que le scooter, tout en bénéficiant d'une meilleure image (moins de pollution, activité physique...). Ainsi, certains ne sont pas sûrs que le marché sur le segment 50cc puisse se développer beaucoup à cause de ces contraintes. Un participant ajoute qu'il y a une vraie réticence pour un motard thermique de passer à l'électrique : les vibrations et le son font partie des attentes sur une moto. Toutefois, ces attentes sont en train de changer, grâce à l'influence de la voiture électrique.
- **Nuances / potentiels** : un participant nuance les freins identifiés et considère qu'il ne faut pas se fier au marché actuel. Selon lui, l'usage de véhicules électriques au sens large se démocratise, et pourrait ouvrir une place pour un nouveau marché de scooters électriques. Il considère que le marché est à créer et que le frein vient peut-être que les constructeurs qui pensent qu'il n'y a pas de marché. Il recommande ainsi la mise en place d'un plan 2RM comme le plan vélo pour lancer le marché. Un autre participant rebondit en rappelant que l'arrêt du bonus de 900 € de l'État n'allait pas dans ce sens et suppose qu'il faudrait moduler la prime par rapport à la cylindrée équivalent et rendre les aides pérennes. La prime à la conversion était une bonne idée et aurait dû rester pour les 2RM. Avoir les mêmes compensations que pour la voiture, *i.e.* faire en sorte que le 2RM élec coûte désormais aussi cher, pas plus, que le 2RM thermique.

Élargissement du marché : un participant rappelle que la place des femmes est minoritaire dans le parc roulant actuel, mais que grâce aux sociétés de sharing notamment, les femmes franchissent plus facilement le pas, car le 2RM devient plus facile d'accès. Le 2RM électrique pourrait élargir largement le marché vers les femmes.

Sensibiliser le grand public :

- **Sur l'existence des 2RM électriques** : très peu de gens sont au courant qu'il existe des scooters voire des 125 et des cylindrées supérieures en électrique. Les intervenants recommandent d'informer sur l'existence de ces produits ;
- **Sur les avantages que présentent les 2RM électriques**, d'un point de vue économique, de simplicité de conduite, de diminution du bruit, etc. ;
- **Sur l'imaginaire lié à la moto** : casser les représentations négatives des motards.

Question 2 : Décarbonation du parc 2RM actuel

Trajectoire de décarbonation de la filière

Question : La filière des 2RM doit-elle s'engager vers une trajectoire de décarbonation ? Pourquoi ?

Les intervenantes proposent une échelle Non / Plutôt non / Plutôt oui / Oui, et demandent aux participants de se positionner.

→ Il y a un consensus des participants sur les réponses « Plutôt oui » et « Oui ».

Selon un participant, plusieurs facteurs seraient défavorables à la trajectoire de décarbonation des 2RM :

- Les utilisateurs actuels de moto ne sont pas particulièrement inclusifs (avec les utilisateurs de scooters par exemple) et cherchent autre chose que l'utilisation quotidienne. Il estime donc qu'ils ne seraient pas les plus prescripteurs ;
- De plus, il suppose que le marché du 50cc pourrait être remplacé par celui du VAE ;
- Les contraintes budgétaires actuelles impliqueraient une priorisation.

Il suggère donc qu'il faut avoir une trajectoire mais priorisée sur les segments avec les plus forts potentiels : offrir une alternative à ceux qui en ont une utilisation quotidienne, à savoir le 125cc qui est de loin celui avec le plus fort kilométrage.

2 arguments émergent pour justifier la mise en place d'une trajectoire de décarbonation de la filière :

- À propos des réticences liées à l'autonomie des 2RM électriques, plusieurs personnes s'accordent sur le constat suivant : les longs trajets à moto ne se font pas comme en voiture, et imposent des arrêts plus fréquents qu'en voiture (toutes les heures), lors desquels la recharge est possible. Le manque d'autonomie serait donc moins un problème que sur les voitures, en raison de la nécessité de s'arrêter fréquemment en 2RM.
- Les participants mentionnent que le 2RM, par son faible coût d'acquisition et de fonctionnement serait une solution efficace pour sortir des personnes d'une situation de précarité de mobilité (ce qui représente 15 millions de personnes en France aujourd'hui).

Réglementation

Question : La réglementation devrait-elle prévoir une date de fin des ventes des 2RM thermiques, comme c'est le cas pour les voitures ? Pourquoi ?

Les intervenantes proposent une échelle Non / Plutôt non / Plutôt oui / Oui, et demandent aux participants de se positionner.

→ Il y a un consensus des participants sur les réponses « Plutôt oui » et « Oui ».

Un participant exprime le fait que les interdictions déclenchent des réactions négatives et peuvent être perçues comme une atteinte à la liberté de circuler. Par conséquent, il faut selon lui bien amener la chose et faire preuve de pédagogie, notamment autour du volet économique (par exemple, en s'appuyant sur la recharge à 2€). « Si on brusque les utilisateurs, on va se faire des ennemis ».

Un intervenant suppose que la transition vers l'électrique va se faire naturellement, sans besoin de régulation : si on s'imagine en 2050 avec que des véhicules électriques, un véhicule thermique fera tâche. Il considère que ce n'est pas l'obligation qui fera basculer les gens. Les arguments sur l'usage, le confort de l'électrique, ou le prix moins élevé peuvent suffire à faire changer les usages. Il préconise de ne pas reproduire sur le 2RM ce qui s'est fait sur la voiture avec les ZFE par ex.

Une personne mentionne que trop d'obligations peut tuer des industries, et qu'il faut laisser le temps aux industriels de s'adapter et de construire leurs chaînes logistiques (terres rares, etc.). Les carburants durables sont à étudier pour ceux qui ne pourront pas ou voudront pas (collectionneurs par ex.) passer tout de suite à l'électrique.

Un participant rappelle qu'il y a 2 types de réglementations qu'il ne faut pas confondre : d'une part, les réglementations restrictives sur l'usage des véhicules actuels (comme le dispositif ZFE), et de l'autre, celles qui contraignent les constructeurs à proposer des véhicules décarbonés à une certaine échéance. Les participants s'accordent sur le fait qu'il faut distinguer les deux thématiques.

Profils d'utilisateurs de 2RM à embarquer

Question : Quel(s) profil(s) d'utilisateurs de 2RM seraient les plus faciles à embarquer ?

Les animatrices laissent les participants proposer eux-mêmes les profils, sans donner de proposition.

Les profils qui ressortent sont principalement :

- Les utilisateurs pour la mobilité quotidienne, qui sont plutôt sur des scooters, 125cc ou 3 roues ;
- Les utilisateurs de voiture électrique ;
- Les anciens motards convaincus par l'autonomie et le temps de charge ;
- Les jeunes ;
- Les urbains, commutants et ruraux ;
- B2B (livreurs, collectivités) : Yamaha vend des véhicules aux municipalités, aux sociétés de livraison. Le côté économe à l'usage des véhicules électriques peut convaincre des chefs d'entreprise. La Mutuelle des Motards confirme qu'une grande partie de leurs portefeuilles concerne le B2B, et que l'argument prix est souvent mis en avant (par exemple, l'utilisation d'un 2RM électrique peut revenir moins cher que le Pass Navigo à Paris). Un autre intervenant ajoute qu'on a vu un report massif de livreurs de pizza vers le 2RM électrique ces dernières années.

Leviers supplémentaires pour embarquer les utilisateurs de 2RM

Question : Quels leviers supplémentaires permettraient de les embarquer ?

Les animatrices laissent les participants proposer eux-mêmes les profils, sans donner de proposition.

Les participants s'accordent à dire que l'argument de l'écologie n'est pas le plus efficace, et que la meilleure solution d'embarquement est celui du coût global du 2RM électrique, largement avantageux par rapport aux autres modes de transports motorisés.

Parmi les autres propositions, on note :

- Mesures pour mieux faire appliquer les réglementations sur le bruit (certains usagers ne respectent pas les normes en place) ;
- Travail sur les imaginaires et les idées reçues sur le 2RM pour donner envie ;
- Faire essayer les 2RM électriques, au même titre que la voiture automatique.

Conclusion

Les participants semblent satisfaits du travail effectué lors de l'atelier collaboratifs, mais auraient souhaité aborder les aspects négatifs du 2RM, qui restent des freins à leur adoption par un public plus large : sécurité, manque de confort face aux intempéries, moins de connectique...

Les personnes présentes sont contentes que le sujet émerge dans les réflexions autour de la décarbonation, et plus largement dans le débat public. Elles perçoivent un consensus sur les éléments apportés lors des échanges.

Certains souhaitent poursuivre les échanges, rejoindre le groupe de travail des Shifters et proposent de prendre appui sur la presse spécialisée pour relayer les idées partagées lors de l'atelier et plus largement les travaux du Shift Project et des Shifters.