

Les résultats de l'Observatoire du deux-roues Solly Azar - AAA Data confirment un marché global toujours en recul en 2024

Paris, le 21 janvier 2024 – En 2024, le marché des deux-roues fait face à de nouveaux défis liés aux mutations de la mobilité, affichant un recul global de 9 % par rapport à 2023, selon les résultats de l'Observatoire créé en 2022 par Solly Azar, l'assureur expert historique de la moto depuis 30 ans, et AAA Data, l'expert reconnu de la donnée augmentée en France. Cette année marque un tournant notable : le marché des véhicules d'occasion connaît une contraction plus importante (-11 %) que celui des véhicules neufs (-1 %). Cependant, les ventes de motos neuves enregistrent une légère hausse (+2 %). Les deux-roues électriques peinent toujours à séduire les usagers, bien que le marché de l'occasion pour ces véhicules progresse de 8 %.

Les résultats de l'Observatoire confirment le ralentissement du marché des deux-roues (cyclos et motos) en 2024, avec 1 068 449 unités immatriculées, contre 1 170 377 en 2023, soit une baisse de 9 %. Ce repli marque une accentuation de la baisse observée ces dernières années et témoigne des mutations profondes que traverse le marché du deux-roues.

Analyse détaillée des évolutions par segment

Dans ce contexte, le marché des véhicules d'occasion (VO) est particulièrement touché, avec une chute de 11 % des immatriculations, tandis que les ventes de véhicules neufs (VN) affichent une baisse bien plus modérée de 1 %.

En 2024, le marché des véhicules d'occasion connaît une baisse significative, marquant un tournant par rapport à 2023, où le secteur des VO, avec un ratio de 1 VN pour 3 VO, demeurait résilient. En chiffres, 280 364 deux-roues neufs ont été immatriculés en 2024, contre 284 336 en 2023, tandis que les ventes de VO chutent à 788 085, contre 886 041 l'année précédente. En revanche, en 2023, la baisse globale était plus modérée, touchant aussi bien les deux-roues neufs (-2 %) que les occasions (-2 %).

Habituellement plus résilient, le marché des véhicules d'occasion (VO) connaît une baisse qui pourrait s'expliquer par plusieurs facteurs. Malgré un contexte d'inflation et des budgets ménagers restreints, qui favorisent traditionnellement l'attrait pour les véhicules d'occasion, une diminution générale de l'usage des moyens de transport individuels semble jouer un rôle clé. Cette tendance, renforcée par la généralisation du télétravail, semble réduire l'usure des véhicules et inciter les propriétaires à les garder plus longtemps avant de les remplacer, ce qui pourrait expliquer la réduction de l'offre disponible sur le marché de l'occasion.

Évolutions socio-démographiques

En 2024, le marché des deux-roues (cyclo+moto) affiche une baisse généralisée dans toutes les tranches d'âge : -3 % chez les 14-17 ans, -5 % chez les 18-25 ans, -8 % pour les 26-40 ans et -13 % chez les plus de 41 ans. Cette tendance contraste fortement avec celle observée en 2023. Selon

l'Observatoire, **en 2023, le marché était largement soutenu par les jeunes**, enregistrant une croissance de +38 % chez les 14-17 ans et de +6 % chez les 18-25 ans. À l'inverse, les tranches d'âge plus élevées accusaient en 2023 une baisse plus modérée : -2 % pour les 26-40 ans, -4 % pour les 41-55 ans et -6 % pour les 56 ans et plus.

A noter, chez les 18-25 ans, cette tendance varie en fonction de la taille des agglomérations. En 2024, les immatriculations dans cette tranche d'âge ont reculé de 9 % dans les communes et agglomérations de moins de 200 000 habitants, mais ont progressé de 2 % dans celles dépassant ce seuil. Cette dynamique reflète l'attrait des deux-roues en milieu urbain, où leur praticité en matière de circulation et de stationnement constitue un avantage déterminant face aux véhicules plus volumineux.

En 2023, le marché des deux-roues affichait des dynamiques variées selon la taille des agglomérations. Dans les petites agglomérations (moins de 10 000 habitants), le nombre d'acquisitions était stable, autour de 430 000 unités. Les agglomérations de 10 001 à 50 000 habitants et de 50 001 à 200 000 habitants enregistraient une légère baisse de 1 %, avec respectivement 121 565 et 133 770 unités. En revanche, dans les grandes agglomérations (plus de 200 000 habitants, comme Paris, Lyon et Marseille), la diminution était plus marquée, avec -3 %, atteignant 356 050 unités.

En 2024, une contraction plus prononcée touche l'ensemble des agglomérations. Les petites agglomérations et celles de 10 001 à 50 000 habitants enregistrent une baisse de 11 %, avec respectivement 377 196 et 107 613 unités. Dans les agglomérations de 50 001 à 200 000 habitants, les acquisitions reculent de 8 %, atteignant 122 372 unités. Enfin, dans les grandes agglomérations, une baisse similaire de 9 % est observée, avec un total de 356 050 unités.

Le marché des cyclos

Déjà en recul de 8 % en 2023, **le marché des cyclos subit une chute encore plus marquée en 2024, avec une baisse de 17 % des immatriculations, passant de 306 542 unités en 2023 à 254 422 unités.** Cette tendance est particulièrement prononcée sur le VO, qui enregistre une diminution de 19 %, avec 188 760 immatriculations contre 232 049 l'année précédente, après une baisse déjà notable de 4 % en 2023. Sur le VN, le recul est plus modéré, avec 65 662 unités immatriculées en 2024 contre 74 493 en 2023.

En 2024, on observe une transition marquée des déplacements utilitaires vers des usages davantage axés sur le loisir et la praticité. Les cyclos sont de plus en plus délaissés au profit d'alternatives dont la popularité ne cesse de croître, comme les vélos électriques, les trottinettes ou les voiturettes, en particulier chez les 18-25 ans et les conducteurs sans permis. De plus, les nouvelles réglementations, notamment sur le stationnement payant, semblent accentuer cette tendance. Enfin, dans les grandes agglomérations, l'abandon de l'usage utilitaire des cyclos est manifeste, faisant disparaître la distinction traditionnelle entre zones urbaines et rurales.

Si cette tendance se confirme à l'échelle nationale, des différences régionales notables apparaissent. Les baisses les plus modérées sont observées en Provence-Alpes-Côte d'Azur (-12 % à 26 023 immatriculations), en Occitanie (-14 % à 27 080 immatriculations) et en Île-de-France (-14 % à 33 623 immatriculations). En revanche, les régions les plus impactées par cette tendance sont la Nouvelle-Aquitaine (-20 % à 30 080 immatriculations), l'Auvergne-Rhône-Alpes, la Bourgogne-Franche-Comté, le Grand Est, les Hauts-de-France et la Normandie, qui affichent une baisse de -19 % chacune.

Le marché des motos

Le marché des motos fait preuve d'une résilience relative malgré une baisse globale de 6 % des immatriculations, passant de 863 835 unités en 2023 à 814 027 en 2024. Cette diminution est principalement due au recul du **marché de l'occasion (VO), qui enregistre une chute de 8 %, avec 599 325 immatriculations en 2024 contre 653 992 en 2023.** À l'inverse, le **marché des motos neuves (VN) poursuit sa dynamique de croissance, enregistrant une hausse de 2 %, avec 214 702 immatriculations en 2024 contre 209 843 en 2023.** Cette tendance, déjà observée en 2023, pourrait s'expliquer par un changement dans les habitudes de consommation, notamment parmi les jeunes conducteurs, qui semblent privilégier l'achat de deux-roues neufs, perçus comme une alternative plus économique à l'achat d'une voiture.

En 2024, le marché des motos neuves progresse, porté par des modèles comme les roadsters 126-400cc), les sportives et les trails (+400cc), qui répondent aux attentes des motards recherchant plaisir et performance (respectivement évolution de +39 %, +36 % et +13 % par rapport à 2023).

En 2023, cette dynamique de marché avait déjà été observée, soutenue par le segment des véhicules de loisir, notamment ceux appréciés par les CSP+, tels que le Honda Hornet (+6 %). Les grosses cylindrées (+400cc) jouaient un rôle clé dans cette croissance, avec une augmentation de 13 % des immatriculations, dominée par des modèles emblématiques de roadsters (Kawasaki Z750, Kawasaki Z900, Suzuki GSF650) et de trails (BMW R1250 GS, BMW R1250 GSA, BMW R1200 GS). Parallèlement, le marché de l'occasion enregistrait un léger recul de 1 %, mais observait une montée en puissance des trails, dont les modèles plus performants commençaient à supplanter les roadsters.

Le marché des deux-roues en 2023 et 2024 témoigne donc d'une évolution marquée des comportements de consommation. **Le segment des trails, qui s'est enrichi de modèles plus puissants et d'une gamme mid-size étendue, s'impose désormais comme le choix privilégié des usagers.** Ce succès s'ajoute à celui des roadsters, toujours populaires. Face à la pression sur le pouvoir d'achat, les consommateurs semblent privilégier des motos offrant un bon compromis entre prix et performance. **Aujourd'hui, les motards choisissent des modèles adaptés à leurs besoins spécifiques plutôt qu'un simple attrait pour une marque ou un modèle, redéfinissant ainsi leurs priorités d'achat dans l'univers des deux-roues.**

Les 3 motos d'occasion les plus vendues en 2024 sont : la YAMAHA – X MAX 125, la YAMAHA – MT-07 et la HONDA – NSS125AD. Du côté des motos neuves on retrouve : la HONDA – NSS125AD, la BMW – R1300GS et la HONDA – CB750.

Un signe encourageant pour le renouvellement du marché des motos en 2024 réside dans l'activité marquée des « néo-motards », en particulier chez les 18-25 ans. Cette tranche d'âge a enregistré une hausse notable de 17 % des immatriculations de motos de plus de 124cc, traduisant un fort engouement pour les deux-roues parmi les jeunes conducteurs. En revanche, les autres catégories d'âge affichent des baisses significatives, illustrant une diminution de l'intérêt ou de la capacité d'achat des motards plus âgés. **Les immatriculations ont reculé de 6 % chez les 26-40 ans, de 7 % chez les 41-55 ans et de 10 % chez les plus de 55 ans.** Ce contraste met en lumière une dynamique générationnelle : tandis que les jeunes privilégient les motos, peut-être pour des raisons de coût ou de praticité, les motards plus âgés semblent moins enclins à renouveler leur équipement.

Si on analyse le marché de la moto par région, les régions Grand Est (61 317 unités immatriculées), Provence-Alpes-Côte d'Azur (115 608 unités) et Auvergne-Rhône-Alpes (111 741 unités) ont montré les baisses les moins prononcées par rapport à 2023, avec des évolutions respectives de -1 %, -2 % et

5 %. En revanche, les régions Centre-Val-de-Loire (26 974 unités) et la Normandie (39 476 unités) ont enregistré les plus fortes chutes sur ce segment, avec respectivement -10 % et -9 %.

Le marché des deux-roues électriques

Si les immatriculations globales reculent de 8 % en 2024 (passant de 42 501 immatriculations en 2023 à 39 038 en 2024), **le marché de l'occasion pour les motos électriques progresse de 8 %**, signe d'un intérêt croissant pour les solutions électriques sur le marché secondaire.

Le marché des cyclos électriques (VO et VN) subit une diminution significative de 12 %, avec 24 439 unités immatriculées en 2024 (dont 9 719 en VO et 14 720 en VN), contre 27 819 en 2023 (10 429 en VO et 17 390 en VN). Plusieurs raisons peuvent expliquer ce déclin. D'une part, les usagers urbains en quête de solutions de mobilité douce semblent se tourner davantage vers des alternatives plus économiques, comme les vélos électriques. D'autre part, les constructeurs peinent encore à conquérir un public large pour ce type de véhicule. Par ailleurs, le retrait des opérateurs proposant des flottes de scooters électriques en libre-service, à la suite du non-renouvellement de leurs contrats, pourrait expliquer également cette baisse.

En revanche, le marché des motos électriques (VO et VN) reste relativement stable, avec 14 599 immatriculations en 2024 (4 555 en VO et 10 044 en VN), contre 14 682 en 2023 (4 206 en VO et 10 476 en VN). Le marché de l'occasion (VO) pour les motos électriques continue de progresser avec une hausse de 8 %, illustrant un certain intérêt pour ces véhicules sur le marché secondaire, malgré un contexte global moins favorable.

Les 3 régions où il y a eu le plus de ventes de motos électriques en 2024 sont **l'Île-de-France, avec 6 494 immatriculations, la Provence-Alpes-Côte d'Azur, avec 2 652 immatriculations et l'Occitanie, avec 2 070 immatriculations.**

Depuis le dernier trimestre de 2024, la transition vers une mobilité plus durable s'est intensifiée, avec des conséquences attendues sur le marché des deux-roues. À surveiller de près, **l'obligation imposée aux réparateurs de proposer des pièces de réemploi depuis octobre 2024** pourrait avoir des conséquences sur le comportement des usagers et sur le marché lui-même (VO+VN).

Par ailleurs, **depuis le 1er janvier 2025, l'interdiction de circuler pour les véhicules Crit'Air 3 et supérieurs dans les métropoles de Paris et Lyon,** où les seuils réglementaires de qualité de l'air sont fréquemment dépassés, **devrait entraîner une modification significative du parc de deux-roues, en particulier pour les véhicules électriques et les modèles neufs.**

« Cette tendance à la baisse, qui semblait conjoncturelle, devient structurelle. Le marché des cyclos, qui attirait encore récemment une large clientèle jeune, fait face à une concurrence grandissante, avec l'émergence des vélos électriques dans les grandes villes et des voiturettes en milieu rural. Le marché a également été chahuté par la mise en place du permis à 17 ans. Sur le segment des motos, il est devenu essentiel d'adapter les offres d'assurance pour mieux répondre aux besoins des motards. Cela passe par des couvertures plus adaptées, notamment pour ceux qui roulent de façon saisonnière, mais aussi la prise en charge des équipements de protection. Il est aussi nécessaire de proposer des tarifs plus compétitifs et de nouer des partenariats avec des acteurs du secteur, afin de faciliter l'accès à des équipements de qualité et ainsi garantir la sécurité et la satisfaction des motards », déclare **Maëlle Faure, Cheffe Produits Auto et Moto chez Solly Azar.**

« Malgré l'absence de nouveaux modèles phares en 2024, le segment des motos neuves confirme son potentiel. C'est de bon augure pour 2025, d'autant plus que certains constructeurs ont déjà annoncé des modèles nouveaux ou des modèles emblématiques restylés, répondant aux nouvelles exigences des

motards et aux réglementations environnementales », explique **Marie-Laure Nivot, Head of Automotive Market Analysis de AAA Data.**

*« Le secteur du deux-roues traverse une période charnière, marquée par des mutations profondes. Entre la baisse des ventes de modèles thermiques, la progression de véhicules électriques d'occasion et l'impact grandissant des Zones à Faibles Émissions, le marché est en pleine redéfinition. Si le dynamisme du secteur a fléchi, il reste néanmoins sain et porteur. Pour se relancer, les professionnels doivent s'adapter aux nouvelles attentes des usagers et aux enjeux environnementaux, tout en intégrant des pratiques plus durables, comme l'utilisation de pièces de réemploi. Pour accompagner cette transition, nous devons proposer des solutions d'assurance adaptées, innovantes et accessibles. Chez Solly Azar, nous avons pris des mesures pour anticiper ces évolutions et répondre aux attentes des conducteurs, qu'ils soient urbains, ruraux, novices ou experts », déclare **Philippe Saby, Directeur général de Solly Azar.***

À propos de AAA DATA

AAA DATA, acteur historique et de référence de la donnée valorisée, détecte et identifie les comportements, les besoins et tendances des consommateurs pour anticiper les usages de demain et proposer à ses clients des modèles sur-mesure. AAA DATA s'appuie sur une base de données fiable et avérée. Grâce à son référentiel de données et à son expertise, AAA DATA a su développer des solutions innovantes et anticiper les besoins de demain, et ce dans une grande variété de domaines de consommation. aaa-data.fr

À propos de Solly Azar

Créé en 1977, Solly Azar, courtier grossiste conçoit, distribue et gère des assurances dommages et des assurances de personnes, destinées à une clientèle de particuliers et des professionnels. Solly Azar est aussi un acteur reconnu sur le marché des risques locatifs. Ses produits sont distribués via un réseau de 10.000 intermédiaires.

297 collaborateurs – 50,6 millions d'euros de chiffre d'affaires. Filiale à 100 % de Verspieren, 1^{er} courtier français indépendant. <https://www.sollyazar.com/espace-presse>

Contact Presse

Agence Rumeur Publique

Taline Sarkissian – 06 13 36 70 23

Gaëtan Heu – 06 15 92 65 22

Romain Monneret – 06 26 18 36 77

sollyazar@rumeurpublique.fr