

## PERMIS A2 ÉLARGI

# SAUVEUR OU FOSSOYEUR DU MARCHÉ ?

Avec l'extension du permis A2 pour tous, les constructeurs disent ne plus vouloir se contenter de brider certains modèles et veulent **enrichir leurs catalogues de modèles dédiés**. Reste à savoir si la naissance d'une vraie catégorie de moyennes cylindrées **favorisera la croissance du marché** en séduisant de nouveaux clients. Ou si elle se fera au détriment d'un segment grosse cylindrée **plus rémunérateur...**

**L**e permis A2 va redynamiser le marché de la moto. Il y a quatre ans, l'assertion aurait fait sourire. Début 2013, personne n'avait de mots assez durs pour fustiger l'introduction de ce nouveau permis progressif (transposition d'une directive européenne de 2006) limitant l'accès pendant deux ans aux seules motos à la puissance limitée à 35 kW (soit 47,5 ch) pour les jeunes titulaires du permis de moins de 24 ans. L'ensemble des acteurs du marché avait alors dénoncé en chœur « une barrière supplémentaire » à la pratique du deux-roues motorisé. Et les constructeurs avaient pointé du doigt

les coûts économiques liés à l'obligation qui leur était faite de revoir le bridage des véhicules neufs et souligné le risque de déstabilisation du marché VN. Car en France, cela faisait déjà 16 ans que les jeunes titulaires du permis A de moins de 21 ans devaient rouler sur des motos bridées à... 25 kW. À l'époque, les constructeurs se sont une nouvelle fois contentés de brider certains modèles déjà existants pour répondre à la nouvelle réglementation. Pourquoi investir lourdement dans la conception de nouveaux produits répondants à une (petite) période transitoire dans la vie du client motard ? Tout le monde sait bien

>>



Kawasaki a toujours bien fourni le segment *mid-size* avec ses ER-6, sa remplaçante Z 650 perpétue la tradition !

que les jeunes motards se tournent prioritairement vers le marché de l'occasion par manque de moyens financiers. Autre crainte : que ce permis A2 détourne les nouvelles générations de la grosse moto. Ce qui fut le cas dans un premier temps. Suite à l'introduction du permis A2, le nombre total de candidats au permis moto a chuté de près de 8 % par an en 2013 et 2014, avant de repartir légèrement à la hausse (+ 3,7 %) en 2015. Mais la lecture attentive des bilans annuels des permis de conduire fournis par le ministère de l'Intérieur révèle un report important des permis A vers les permis A2 chez les jeunes. Sur la tranche d'âge des 20-24 ans – qui représente chaque année environ 40 % des nouveaux titulaires de permis – le nombre de permis A a reculé de – 16,5 % en 2013 et d'encre – 8,2 % en 2014. À l'inverse, les permis A2 ont progressé sur cette même tranche d'âge de + 11,7 % et + 4,8 %. Autrement dit, la nouvelle génération de motards – c'est-à-dire les clients de demain et d'après-demain... – se détourne du permis A, au moins dans un premier temps. Et cette tendance se vérifie dans une moindre mesure pour toutes les catégories d'âges puisque l'évolution des permis A2 (qui ont progressé de + 11,9 % en 2014 et + 6,4 % en 2015) reste plus dynamique que celle des permis A (– 19,3 % en 2014 et + 1,4 % en 2015) et que l'ensemble total des permis moto (– 7,2 % en 2014 et + 3,5 % en 2015).

#### Taux de transformation : l'énigme

Ce recul du permis A inquiète les professionnels quant à l'avenir du marché des grosses cylindrées. Après l'effondrement des ventes de sportives, va-t-on assister à une dégringolade généralisée du marché des gros cubes ? L'inquiétude est d'autant plus légitime que le "taux de transformation" des permis A2 en permis A au terme des deux ans de probation reste relativement faible. Problème : il n'existe aucun chiffre officiel concernant le nombre d'attestations de suivi à la formation

À peine un tiers des titulaires de permis A2 suivraient la formation vers le permis A selon certaines moto-écoles.

servant à faire homologuer son permis A en préfecture (les données officielles du ministère recensent uniquement les examens aux permis). Du coup, il est impossible d'évaluer si la catégorie A2 s'avère être un tremplin vers les machines plus puissantes ou si les titulaires du A2 se contentent des motos éligibles à ce permis. Les motos-écoles apportent un début de réponse : « On nous demande très peu ce type de formation », avoue Pascal Augé du CER Bobillot à Paris. « À peine un tiers des A2 suivent la formation passerelle vers le A dans les cinq ans qui suivent, seulement pour ne pas avoir à repasser le code. Cela ne veut pas dire que ces personnes conduisent et encore moins qu'elles achètent une moto », considère pour sa part Thierry Le Pallec, du CER 100 % Moto à Nîmes. Une source ministérielle interrogée sur le sujet estime que, entre 2013 et 2016, environ 5 000 jeunes titulaires du permis A2 ont obtenu chaque année le permis A, soit entre 10 % et 15 % des permis A2. Pendant deux ans, rares ont été les

acteurs du marché à se préoccuper de ce danger. Jusqu'à un certain jour d'octobre 2015 où le Comité interministériel de la sécurité routière (CISR) a annoncé – à la surprise générale – la généralisation du permis à A2 à toutes les catégories d'âge à partir du 2 juin 2016. Dès lors, plus question de se retrancher derrière le marché de l'occasion. Le "A2 pour tous" a mis en lumière la trop faible offre de motos compatibles chez les différents constructeurs. À l'heure actuelle, la majorité d'entre eux propose seulement une demi-douzaine de modèles A2 dans leur gamme (voir tableau), à l'exception notable de Harley-Davidson dont 18 des 34 modèles sont accessibles aux permis A2. Le leader du marché, Honda, se contente ainsi de trois modèles déclinés autour d'une même plateforme (CB 500) bientôt complétée par un nouveau petit custom (CMX 500 Rebel). Trop peu pour combler les attentes des nouveaux titulaires de permis A2, qui n'incluent désormais plus seulement les jeunes mais également les 40-50 ans à pouvoir d'achat plus élevé qui souhaitent acheter des motos neuves. « L'offre est aujourd'hui beaucoup trop restreinte, regrette Nadine Annelot, la nouvelle présidente de la FNCRM au sein de la branche moto du CNPA et concessionnaire multimarque à Grenoble. Les constructeurs réagissent trop tardivement et les nouveaux modèles spécifiquement adaptés au A2 ne seront pas disponibles avant le second semestre, voire à la fin de l'année. S'ils répondront à la demande du marché, ces produits A2 ne seront pas une sinécure pour les professionnels : vendus moins cher, ils généreront moins de marge. »

#### Offre à enrichir

De fait, la généralisation du permis A2 a fait prendre conscience aux constructeurs l'importance de la catégorie des motos compatibles A2. « Suzuki a réalisé 60 % des ventes de SV 650 dans cette version l'an passé. D'ailleurs, ce modèle sera bridé d'office cette année », indique Guillaume Vuillardot, le directeur commercial moto de la marque. « Un quart de nos ventes concernent les produits A2 », révèle de son côté Antoine Coulon, responsable marketing de Kawasaki. Chez Yamaha, on avoue que 70 % des ventes de MT-07 se font sur les versions 35 kW. Chez tous les constructeurs

## LA FÉMINISATION DU MARCHÉ S'ACCENTUE

Cela fait déjà un moment que les femmes sont devenues une véritable cible marketing pour les constructeurs et les équipementiers. Et pour cause : en cinq ans, la part



des femmes a grimpé de plus de deux points (16,7% en 2015 contre 14,3% en 2010) dans le bilan des examens au permis de conduire moto. En 2015, elles étaient ainsi près de 16 000 femmes à obtenir le précieux sésame rose. Mais si la proportion de femmes obtenant le permis A est équivalente à celle du A2 dans les statistiques du ministère de l'Intérieur, force est de constater que les femmes préfèrent rouler avec des modèles d'entrée ou de moyen de gamme et se préoccupent rarement de la performance. « Chez Honda, les femmes représentent 12 % de la clientèle. Et en très grande majorité, elles achètent des motos dont la cylindrée n'excède pas 500 cm<sup>3</sup> », fait valoir Fabrice Recoque, directeur de la division moto du constructeur ailé. Pour cette catégorie de clientèle, l'arrivée du A2 pour tous ne changera donc rien aux habitudes d'achats. En revanche, la naissance programmée d'une véritable catégorie de motos "nativement" éligible au permis A2 renforcera l'offre de moyenne cylindrée et moyenne puissance. Ce qui ne manquera pas de donner un coup de fouet supplémentaire au segment féminin du marché.

## L'OFFRE MOTO A2 DES MARQUES EN 2017\*

- **APRILIA** : Shiver 900, Dorsoduro 900
- **BMW** : G 310\*\* (R et GS), F 700 GS, F 800 (GS, GT et R).
- **DUCATI** : Scrambler (tous modèles), Monster 797, Monster 821.
- **HARLEY-DAVIDSON** : Street (750, Street Road), Sporster (883 L, 883 N, 1200 X, 1200 C, 1200 CB, 1200 T, 1200 CX), Dyna (Street, Fat Bob, Dina Wilde Glide et Low Rider), Softail (Fat Boy, Fat Boy Special Softail Slim, Heritage Softail Classic, Softail Deluxe, Breakout).
- **HONDA** : CB 500\* (F, R et X), CMX 500 Rebel\*
- **KAWASAKI** : Versys X-300\*, Vulcan S 650, Versys 650, Z 650, Ninja 650.
- **KTM** : 390 Duke, 390 RC, 690 Duke, 690 Duke R, 690 Enduro, 690 SMC-R, 1090 Adventure L.
- **MOTO GUZZI** : V7 (Stone, Special)
- **SUZUKI** : SV 650, V-Strom 650, Intruder C800, GSX-R 250.
- **TRIUMPH** : Bonneville T 100, Street Scrambler, Street Triple 660, Street Twin, Street Cup
- **YAMAHA** : MT-03\*, MT-07, XSR 700, Tracer 700

\* à la mi-mars 2017

\*\* Modèles sans bridage dont la puissance d'origine n'excède pas 47,5 ch.

concernés, le mix des ventes s'oriente clairement vers les versions 35 kW. Et l'envolée du segment A2 conduit les marques à enrichir leur gamme. « Il y a une prise de conscience du besoin de bâtir et de renforcer une véritable gamme de produits A2, c'est-à-dire de motos à la puissance réduite, par nature adaptée à la réglementation. C'est prévu mais comme Honda fonctionne en année-modèle, ces nouveautés n'arriveront que fin 2017 », annonce Fabrice Recoque, directeur de la division moto de Honda. Passé l'inquiétude initiale, les constructeurs estiment que les effets de la généralisation du permis A2 seront bien moins négatifs que prévus. « Le A2 est finalement une chance », ose même Éric de Seynes. Pour le directeur général de Yamaha Europe et président de la branche motorcycle de la CSIAM, c'est l'occasion d'installer une véritable catégorie A2 durable dans le catalogue des constructeurs avec des produits dédiés qui permettront d'accompagner les clients dans leurs pratiques au fil du temps. « En se généralisant, le permis A2 a conduit le marché de la moto à se structurer. Une moto A2 ne doit plus être considérée comme une moto "castrée" et les nouveaux permis acceptent de plus en plus que leur parcours de motard passe par une 300 cm<sup>3</sup> et non plus par une 600 bridée », ajoute Éric de Seynes. Certaines marques profitent déjà pleinement de cette consolidation de la catégorie A2, >>

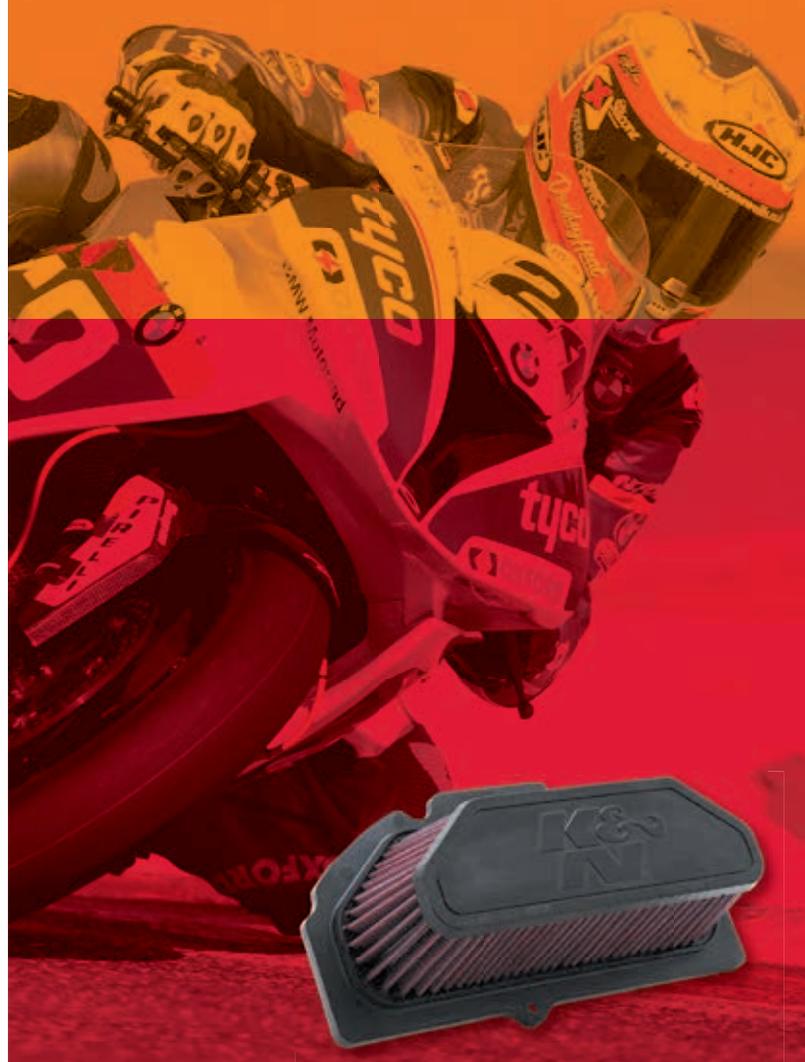


↑  
« Les nouveaux permis acceptent de plus en plus que leur parcours de motard passe par une 300 et non par une 600 bridée »  
**Éric de Seynes,**  
président de la branche  
moto de la Csiam

Les permis A2 peuvent aussi profiter d'une belle offre néorétro dont le Scrambler de Triumph n'est pas un des modèles les moins attrayants...



# NÉ POUR LA PERFOR- MANCE



## DEPUIS 1969 NOUS ÉQUIPONS LES MOTOS

avec le filtre à air à haut débit, conçu pour augmenter la puissance avec jusqu'à 50% d'air en plus. Il est couvert par notre garantie limitée de 10 ans/1.6 million de kilomètres – il vous suffit simplement de le nettoyer et de l'huiler et de continuer votre course. Commandez le vôtre en ligne aujourd'hui.

[KNFILTERS.COM](http://KNFILTERS.COM)

**SUPERIOR AIRFLOW. SUPERIOR PERFORMANCE.®**

NOMBRE DE PERMIS OBTENUS PAR CLASSE D'ÂGE 2010/2015

CATÉGORIE DE PERMIS	INCONNU	16	17	18	19	20-24	25-29	30-39	40-49	50-59	>60
<b>2010</b>											
A1	3	2 744	1 370	106	18	9	8	8	4	2	-
A	214	-	-	4 955	7 485	47 767	16 697	17 768	11 690	3 608	356
<b>Total</b>	<b>217</b>	<b>2744</b>	<b>1370</b>	<b>5061</b>	<b>7503</b>	<b>47776</b>	<b>16705</b>	<b>17776</b>	<b>11694</b>	<b>3610</b>	<b>356</b>
<b>2011</b>											
A1	-	3 163	1 588	114	11	8	5	4	1	-	-
A	77	-	-	4 849	7 774	51 088	17 592	18 946	12 180	4 163	436
<b>Total</b>	<b>77</b>	<b>3163</b>	<b>1588</b>	<b>4963</b>	<b>7785</b>	<b>51096</b>	<b>17597</b>	<b>18950</b>	<b>12181</b>	<b>4163</b>	<b>436</b>
<b>2012</b>											
A1	1	3 350	1 552	102	10	22	6	4	3	4	1
A	51	-	-	5 359	8 275	52 825	17 582	18 521	11 918	4 227	440
<b>Total</b>	<b>52</b>	<b>3350</b>	<b>1552</b>	<b>5461</b>	<b>8285</b>	<b>52847</b>	<b>17588</b>	<b>18525</b>	<b>11921</b>	<b>4231</b>	<b>441</b>
<b>2013</b>											
A1	1	3 460	1 779	118	14	16	11	13	5	3	-
A2	31	-	-	4 063	6 047	30 775	97	74	34	15	4
A	5	-	-	826	1 328	13 319	17 482	18 052	12 168	4 946	630
<b>Total</b>	<b>37</b>	<b>3460</b>	<b>1779</b>	<b>5007</b>	<b>7389</b>	<b>44110</b>	<b>17590</b>	<b>18139</b>	<b>12207</b>	<b>4964</b>	<b>634</b>
<b>2014</b>											
A1	-	3 176	1 698	98	16	39	12	4	6	3	-
A2	3	-	-	4 586	6 770	34 375	99	96	65	41	7
A	56	-	-	-	4	6 095	17 310	16 646	10 602	4 303	501
<b>Total</b>	<b>59</b>	<b>3176</b>	<b>1698</b>	<b>4684</b>	<b>6790</b>	<b>40509</b>	<b>17421</b>	<b>16746</b>	<b>10673</b>	<b>4347</b>	<b>508</b>
<b>2015</b>											
A1	1	3 579	1 855	109	11	18	13	12	5	6	-
A2	-	5	4	4 961	7 564	36 019	181	127	88	44	11
A	2	17	11	42	67	6 239	17 390	16 984	10 585	4 396	581
<b>Total</b>	<b>3</b>	<b>3 601</b>	<b>1 870</b>	<b>5 112</b>	<b>7 642</b>	<b>42 276</b>	<b>17 584</b>	<b>17 123</b>	<b>10 678</b>	<b>4 446</b>	<b>592</b>

Avec ses G 310, BMW se place sur le marché des permis A2 avec près d'un an de retard.



LA PAROLE À...

BERTRAND MACÉ

Président du Village Moto de Nantes (44)

« On était déjà malvoyants, aujourd'hui on devient carrément aveugles ! »

Quelle analyse faites-vous de l'impact du permis A2 pour tous depuis juin 2016 ?

C'est un peu tôt. Nous n'avons pas suffisamment de recul pour en mesurer l'effet. Mais il est clair que l'évolution de la législation place les concessionnaires dans une situation commerciale délicate. L'enjeu économique est de taille pour les 4 500 professionnels du marché : comme les motos A2 sont moins chères que les "grosses" motos, les ventes sont moins rentables. Et il n'est pas certain que l'on se rattrape sur le volume... Mais ce dont il faut surtout se préoccuper, à terme, c'est de séduire une nouvelle clientèle et d'accroître le renouvellement du parc (selon une étude de la Confédération française des experts en automobile, l'âge moyen des motos de plus de 125 cm<sup>3</sup> atteint 7,3 années, ndr). Pour cela, il faut absolument que le nombre de permis progresse. C'est pourquoi l'absence d'information concernant le taux de transformation des permis A2 et permis A est un manque de visibilité très handicapant : on était malvoyants, on devient carrément aveugles...

Il n'y a pas suffisamment de motos neuves compatibles A2 ?

Si l'on considère que l'offre créée la demande, alors il est vrai que le catalogue des constructeurs en motos

A2 est nettement insuffisant, hormis chez Yamaha et Harley-Davidson, et aussi, dans une moindre mesure, Kawasaki. En revanche, l'arrivée de certains modèles A2 chez plusieurs constructeurs entraînera un effet d'aubaine. C'est le cas chez Indian qui sort sa Scout Sixty en A2. Ce qu'il faut, c'est raisonner en termes de profil de clientèle et pas en termes de produit : qu'avons-nous, aujourd'hui, à proposer aux primo-accédants de 40 ou 50 ans qui viennent d'obtenir leur permis et qui veulent rouler en customs, en trails ou en GT ?

Quel est votre bilan de 2016 et à quoi vous attendez-vous pour 2017 ?

Le début d'année 2016 a été désorganisé par la levée tardive et perturbée des modèles full power et la fin d'année a été marquée par l'immatriculation anticipée des nombreux derniers modèles Euro 3. Ce qui a dopé artificiellement le marché des VN. Je suis d'un naturel optimiste et j'estime que si le nombre de nouveaux permis se maintient, l'effet du permis A2 sera positif - à condition que l'on réussisse à fidéliser les nouveaux clients. Sans doute pas dès 2017 où l'on s'appuiera encore beaucoup sur un marché VO devenu très complexe avec l'évolution de la législation. ○

Le permis A2 servira-t-il à augmenter le vivier des motards ? Les professionnels l'espèrent !

à commencer par Mash ou Royal Enfield. Leurs produits adaptés au marché A2 leur permettront sans doute d'accroître leurs ventes en profitant de l'agrandissement de ce segment. D'autres sont plus mesurées. « Le contexte privilégie le développement du marché des moyennes cylindrées où on est présent avec les 390. Mais pour KTM, le véritable enjeu est de séduire les clients de 40-50 ans à la recherche d'une moto d'un certain standing. Chez nous, les permis A2 pourront ainsi s'offrir une 1090 bridée, même si on sait pertinemment qu'elle n'aura pas la même saveur avec 47,5 ch qu'avec 125 ch », détaille Éric Antunes, président de la filiale de la marque autrichienne.

En attente de structuration

Personne n'a encore les chiffres pour analyser et commenter précisément l'impact de l'arrivée du permis A2 élargi sur les ventes de VN et VO. Les premiers retours des moto-écoles indiquent que la mesure n'est pas un frein à l'envie. « Il y a même plus de candidats qu'avant », jure Michel Schipman, à Orchies (59). « Les personnes qui viennent pour passer le permis comprennent et acceptent la limitation de puissance pendant deux ans pour des raisons de sécurité », complète Philippe Monneret, médiatique gérant des écoles Easy Monneret à Paris. Même optimisme du côté des concessionnaires. « La fin des 100 chevaux a compensé l'arrivée du permis A2 dont la catégorie s'affirme. Au global,

LES OCCASIONS POUR LES "VIEUX" A2 EN 2017

Aujourd'hui, les "jeunes" (disons moins de 25 ans...) titulaires du permis A2 ont le choix d'acheter soit une moto neuve ou récente, bridée à 35 kW, qui ne leur est pas forcément accessible financièrement, soit d'acheter une moto d'occasion plus ancienne, bridée à 25 kW parmi celles qui leur sont autorisées (c'est-à-dire dont la puissance avant bridage n'excède pas 70 kW). Pour les "vieux" (disons plus 40 ans...) qui passent maintenant obligatoirement par la case du permis A2, le choix d'une "grosse" moto est très limité malgré leur fort pouvoir d'achat. Ils ont le choix entre des roadsters de moyenne cylindrée bridables de puissance

originelle inférieure à 70 kW (Kawasaki Z800e, Honda 650 CBF), des trails (BMW F 800 GS, Triumph 800 Tiger), des néorétros comme les Triumph 900 Bonneville, des customs (Harley, Indian Scout Sixty), et des maxi scooters (Yamaha T-Max, Suzuki 400 Burgman, BMW C600 et C650). Parmi les GT, le choix se limite à la Honda Deauville ou la BMW F 800 GT. Seule Harley-Davidson propose des très grosses cylindrées (1 690) bridées à 35 kW. Attention, certains constructeurs ont décidé de ne plus vendre de kit de bridage à 25 kW pour leurs vieux modèles. Pour ces marques, la moto d'occasion dénichée par le titulaire d'un permis A2 doit déjà être bridée.

ce n'est pas si négatif », affirme Stéphane Masschelein, de Kawasaki Concept K, à Lille (59). « On vend des CB sur laquelle on gagne certes moins qu'une Africa Twin, mais le primo-accédant en achèterait-il une ? Il faut que le permis A2 serve à étoffer le vivier de motards, que les motos faciles, économiques et même utilitaires fassent basculer les nouveaux venus dans l'univers de la passion », commente Didier Baer de Boulmich'Moto, concessionnaire Honda à Paris.

« Pour l'heure, le A2 concentre la clientèle des primo-accédants sur seulement quelques modèles. Finalement, on leur vend une 650 au lieu d'une 750, mais c'est peut-être un mal pour un bien si cela peut générer du renouvellement. Mais cela ne va pas générer plus de volumes et cela fera baisser le panier moyen » analyse Claude Ducos de Runaway Bike (Suzuki), à Toulouse.

En tout cas, l'extension du permis A2 a clairement eu le mérite de clarifier les choses une fois pour toutes et de décider les constructeurs à s'engager sur ce segment de marché. « Jusqu'ici, il était délicat de convaincre l'usine d'investir dans un modèle bridé pour une tranche d'âge réduite. Maintenant que la règle du permis A2 concerne tout le monde, chacun fait ses choix. D'ici 18 mois, le marché se sera restructuré et ce sera beaucoup plus clair », prédit Jean-Luc Mars, le patron de Triumph France. D'un sas de passage transitoire, les constructeurs promettent de faire du segment A2 la nouvelle poule aux œufs d'or du marché. Pari tenu ? Le rendez-vous est pris. ○

Avec les CB 500, Honda propose des modèles pertinents pour les titulaires du permis A2.



**BRIXTON**  
MOTORCYCLES

Any direction.  
As long as  
it's your  
own.

BRIXTON  
€ 8.499,-  
TTC (hors frais de transport)  
Fusée Euro 4

[www.brixton-motorcycles.com](http://www.brixton-motorcycles.com) | [office.france@kar-group.com](mailto:office.france@kar-group.com)  
 Avenue concessionnaire BRIXTON téléphone : 05 88 81 80 00