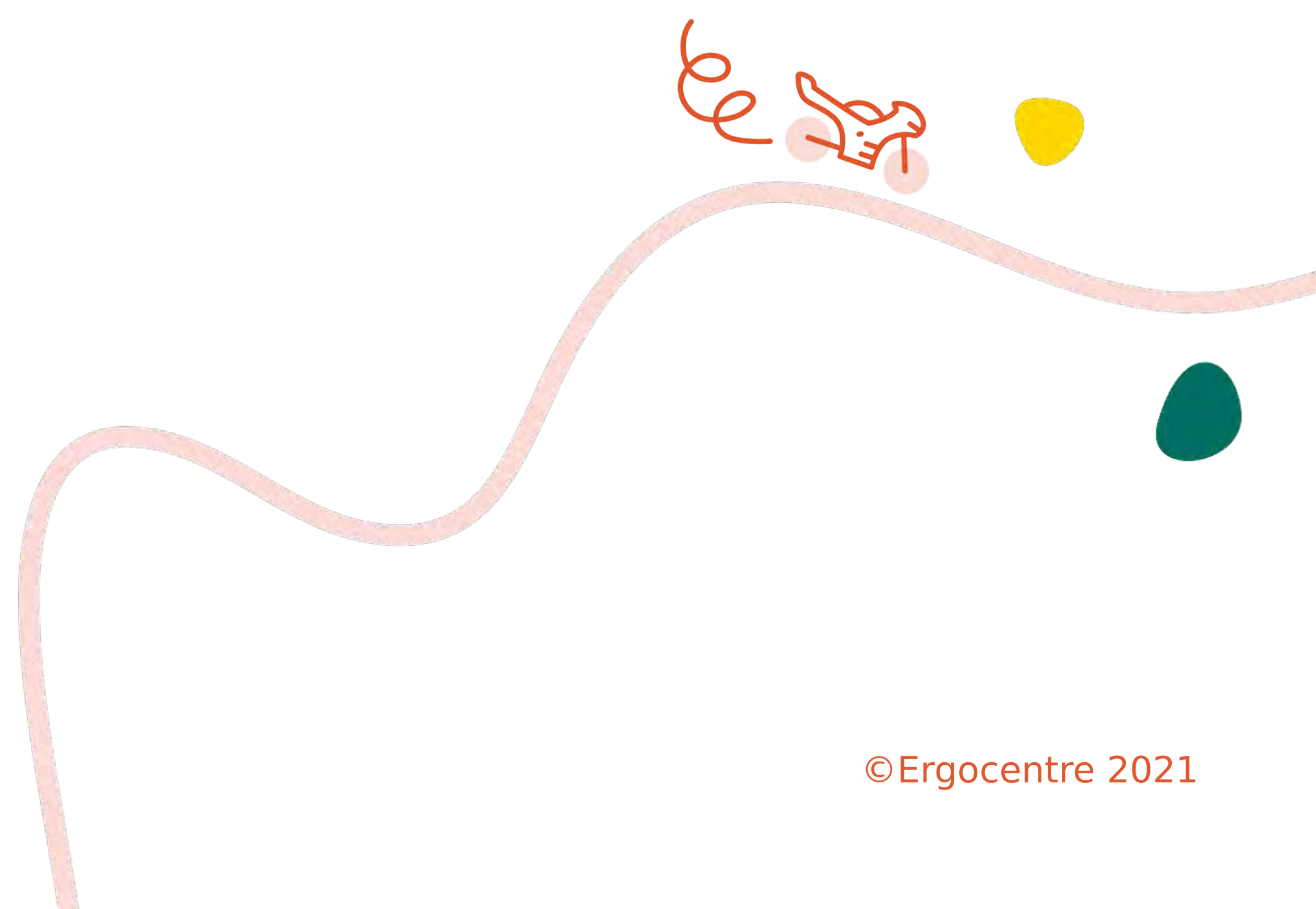


RETOUR 2RM

07 juillet 2022



ergocentre

Université
Gustave Eiffel



MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR



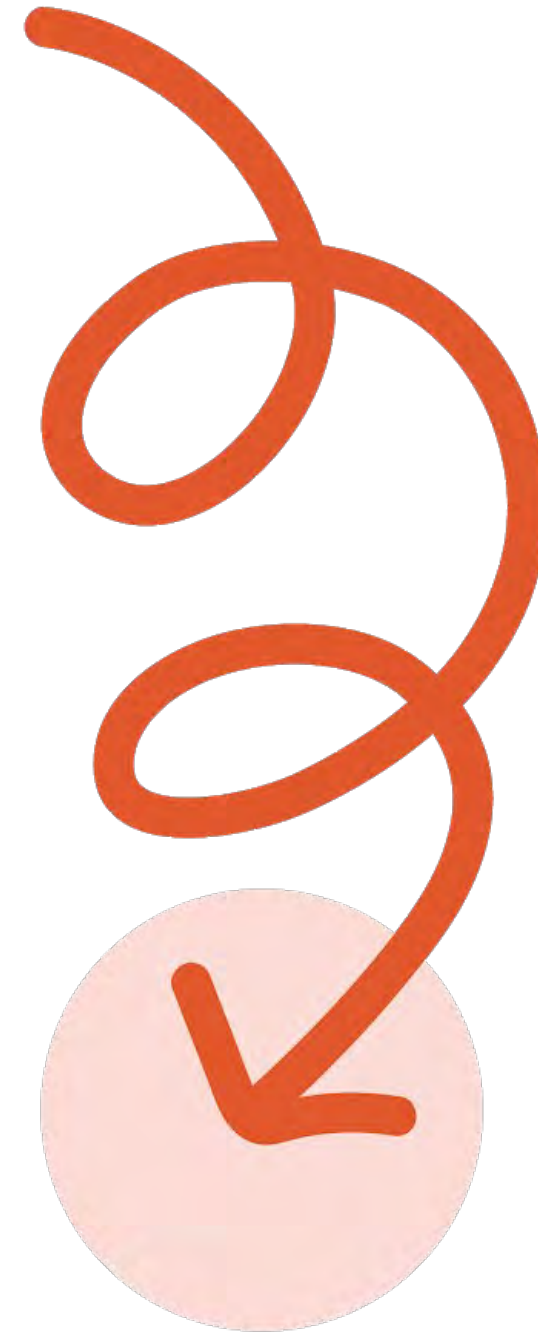
©Ergocentre 2021

Plan de la présentation :

Cadre de l'étude

Lot 2. Etude des comportements

Lot 3. Etude quantitative





Cadre de l'étude

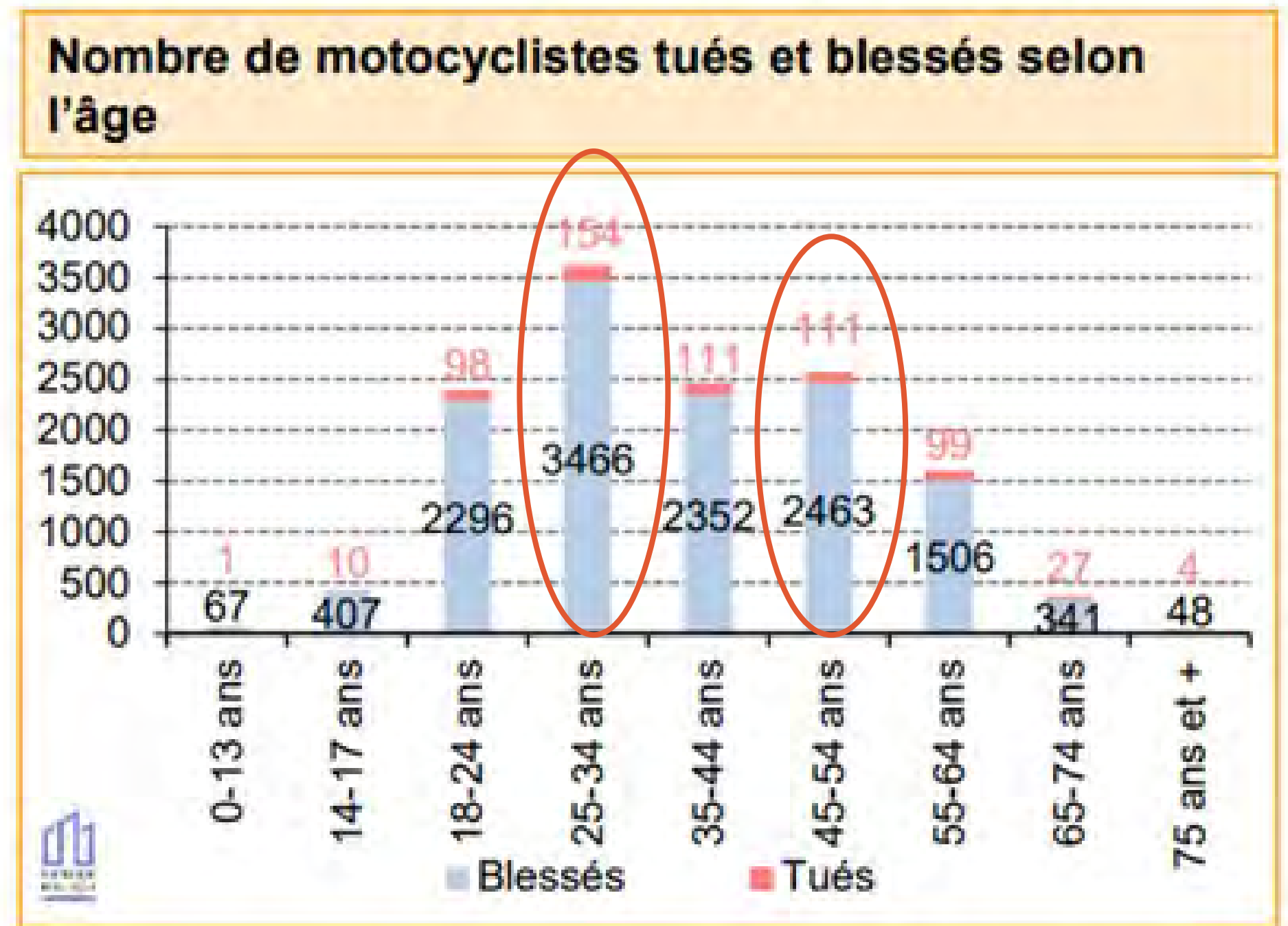
Contexte. Accidentalité en France

Bilan de l'accidentalité de l'année 2019 (Observatoire National Interministériel de la Sécurité Routière (ONISR)) :

56 016 accidents corporels en France.



Dont **13 213** concernent des motocyclistes (23,6% de l'échantillon total).

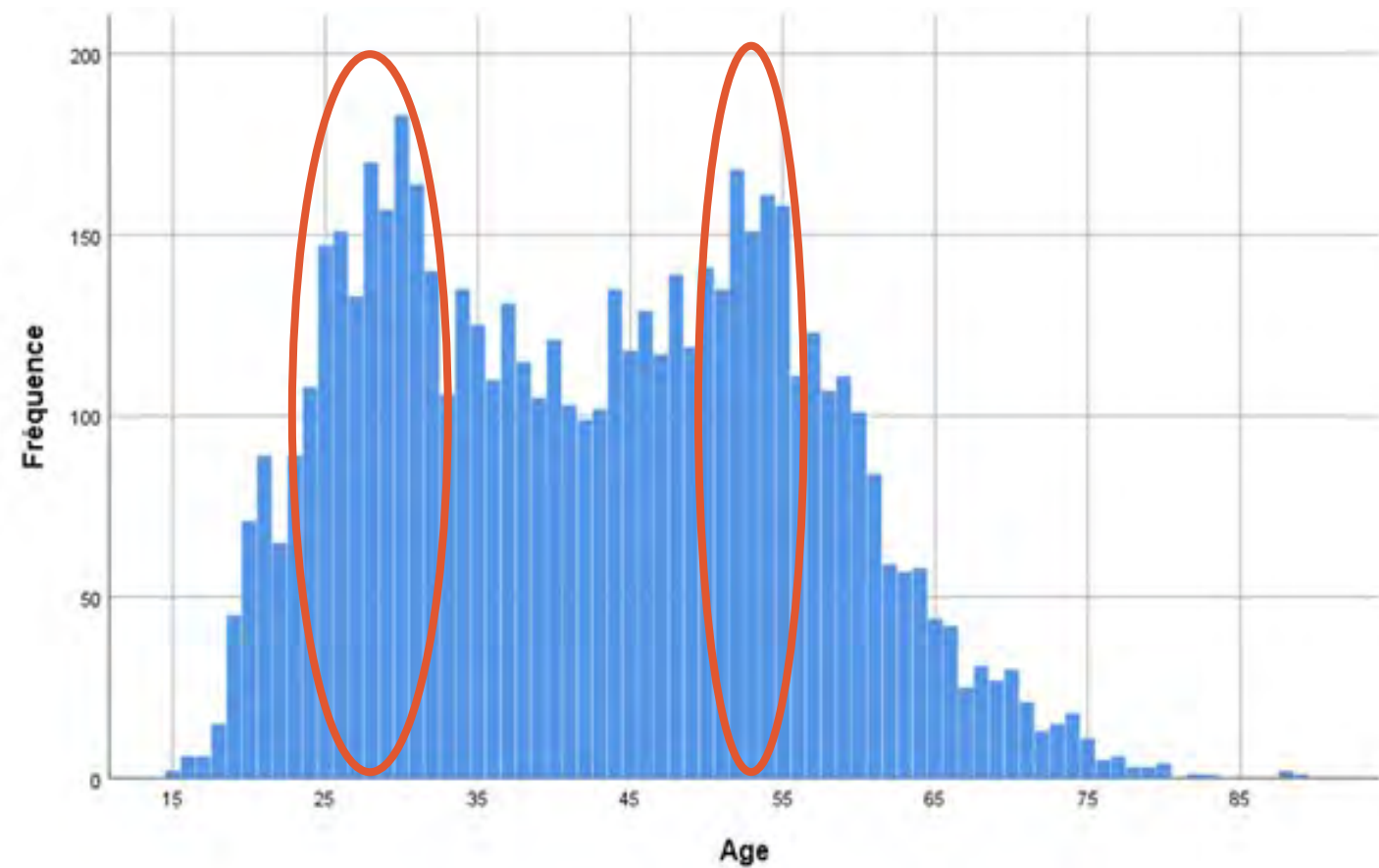


Distribution de l'âge des motocyclistes impliqués dans des accidents en France en 2019 tiré du bilan annuel sur l'accidentalité de l'ONISR.

Contexte. Accidentalité en GB et Australie

Grande bretagne

8 116 des accidents en 2018 concernent les motos cylindrée sup. à 125m³ (3,6% de l'échantillon total).

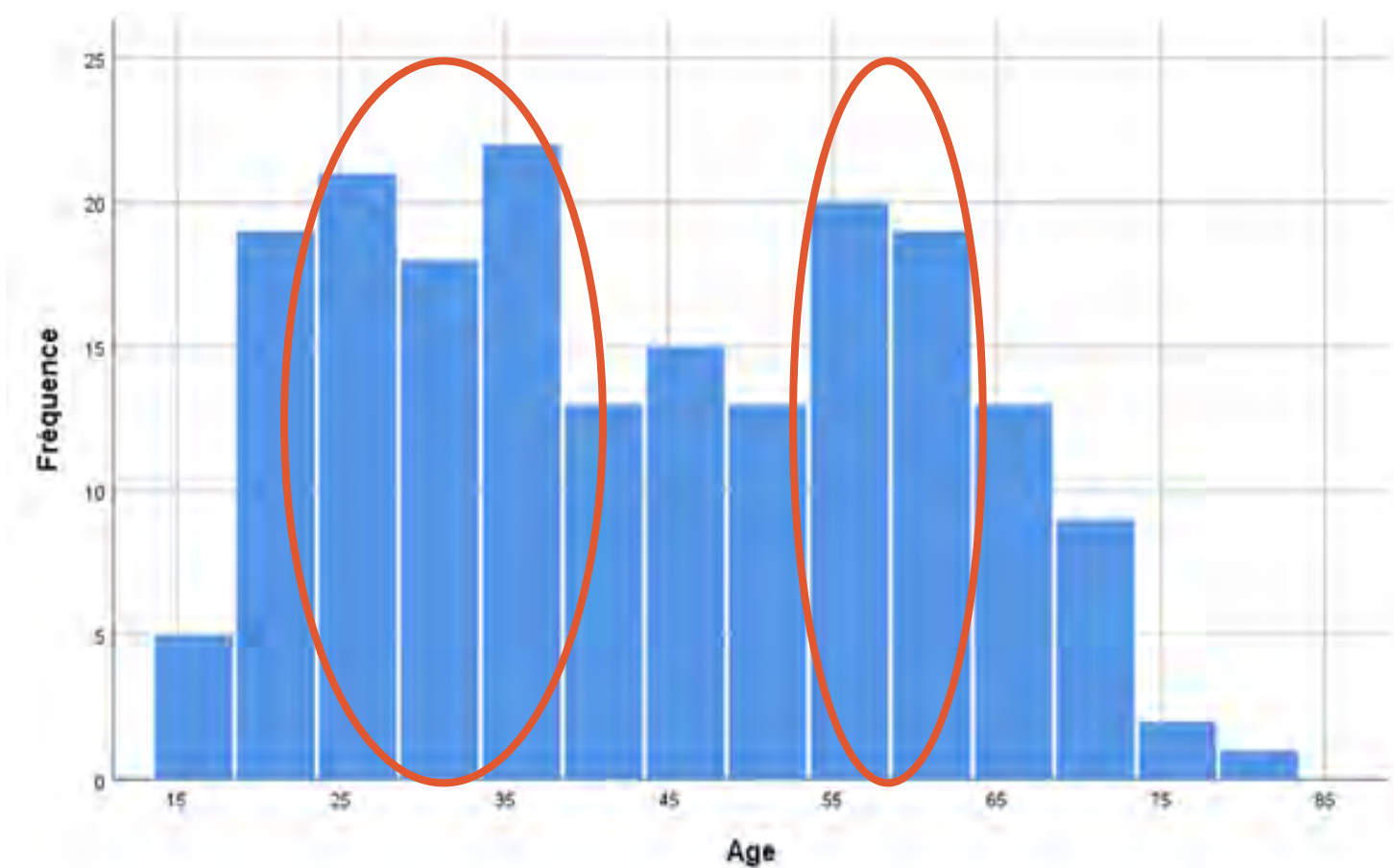


Distribution de l'âge des motocyclistes impliqués dans des accidents au Royaume Uni en 2018.

e Pic de 25 à 32 ans
Pic de 48 à 55 ans

Australie

1 134 décès en 2018 ont été recensés concernant les motocyclistes (16,8% de l'échantillon total).



Distribution de l'âge des motocyclistes tués dans des accidents en Australie en 2018.

e Pic de 27 à 38 ans
Pic de 54 à 66 ans

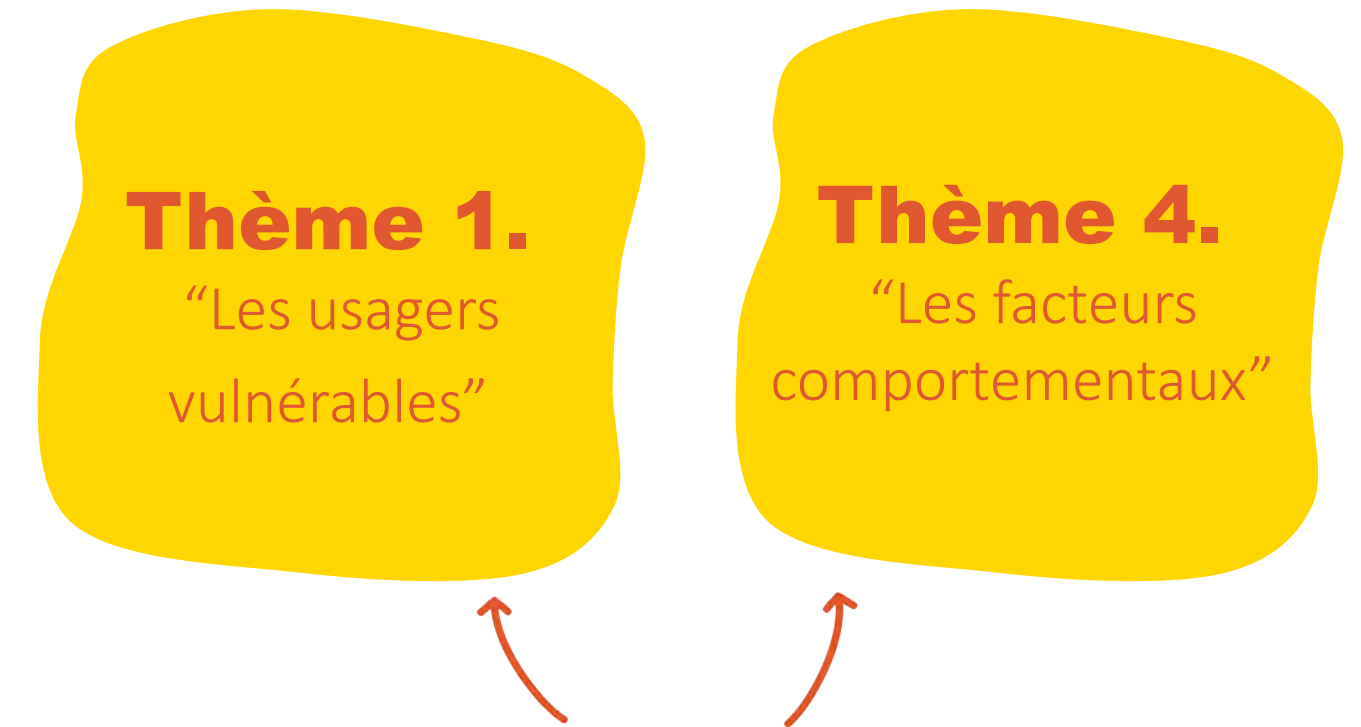
Contexte & objectifs

La classe d'âge des 40/60 ans est traditionnellement une catégorie qui fait peu l'objet d'études scientifiques comparées aux autres classes d'âge en sur-risque.

Ces motocyclistes sont identifiés dans la littérature en tant que “*returning riders*” : ce sont des motards :



(Haworth et coll., 2013)



Ce projet s’inscrit au carrefour entre ces 2 thèmes retenus par la DSR



L’objectif du projet est de proposer une liste de contre-mesures opérationnelles fondées sur :

1. Une revue de littérature et une enquête des solutions testées dans les pays touchés par ce phénomène.
2. Une étude naturelle portant sur les comportements et prises de risque des “retournants”.
3. Une étude quantitative des connaissances des “retournants” à la conduite 2RM et déterminants du risque (approche psycho-sociale et sociologique).



Les lots du projet



Lot 1 :
Etat de l'art et contre-
mesures
internationales

Lot 2 :
Etude des
comportements et
prises de risque des
"retournants"



Lot 3 :
Etude quantitative de
connaissances des retournants à
la conduite 2RM et déterminants
du risque associés

Lot 4 :
Groupes de travail et
plan d'action
opérationnel





Lot 2 :
Étude des comportements

Démarche

Comparaison de 2 groupes de motards



Comparaison :

- Des comportements
- Des risques
- De la relation au risque
- Des compétences de conduite



**Motards avec une pause
longue (retournant)
n=10**



**Motards sans pause
(continuant)
n=10**

Méthodes

Suivi sur 4 semaines

**Recrutement
et sélection
des
participants**

**RDV 1
Dépose du
matériel
Entretien
"récit de vie
du motard"**

**Enregistreme
nt vidéo des
trajets**

**Renseigne
ment d'un
journal de
bord**

**RDV 2, 3 & 4
Entretien
hebdomadair
e**

**RDV 5
Entretien de
clôture**

Pour compléter votre histoire de la moto, vous avez à disposition...

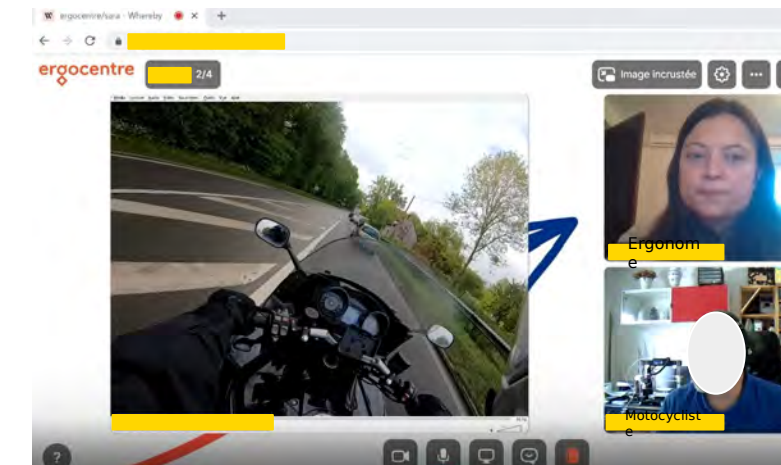
Des marqueurs pour indiquer...

- Un accident (où vous êtes impliqué)
- Une formation post-permis
- Un changement de moto
- Un accident (où vous n'êtes pas impliqué mais qui vous a marqué)
- Que vous faites partie d'un groupe/club de motard
- Un trajet fréquent
- Domicile-travail
- Loisir



d. Lors du trajet, étiez-vous seul ou a

- A Seul
- B Avec 1 ou 2 motards
- C Avec 3 à 5 motards
- D Avec plus de 5 motards



Recrutement des motards

Critère de sélection

Motard « retournant »

- Pause de plus d'un an ;
- Reprise depuis moins d'un an ;
- Expérience dans la conduite de moto d'au moins 5 ans.

Motard « continuant »

- Pas de pause, exceptée la pause hivernale ;
- Expérience dans la conduite de moto d'au moins 5 ans.

Questionnaire de recrutement (en ligne)

- Profil du motard
 - Expérience du motard
 - Description de la pause (si présente)
 - Disponibilités et coordonnées
- Diffusion du questionnaire via 2 roues Lab', réseau interne de l'UGE et d'Ergocentre, réseaux sociaux d'Ergocentre et forums spécialisés.

Haworth et al., 2002 ; Jamson et Chorlton, 2009

Population rencontrée

20

Total de participants

Motards "Continuants"

Genre et âge



Expérience de conduite de moto

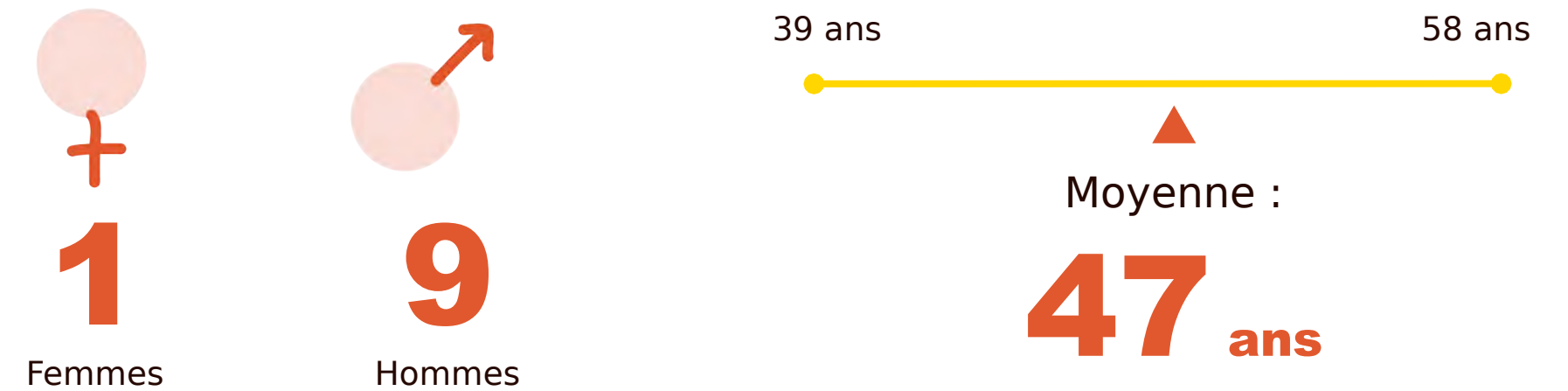


Type de moto

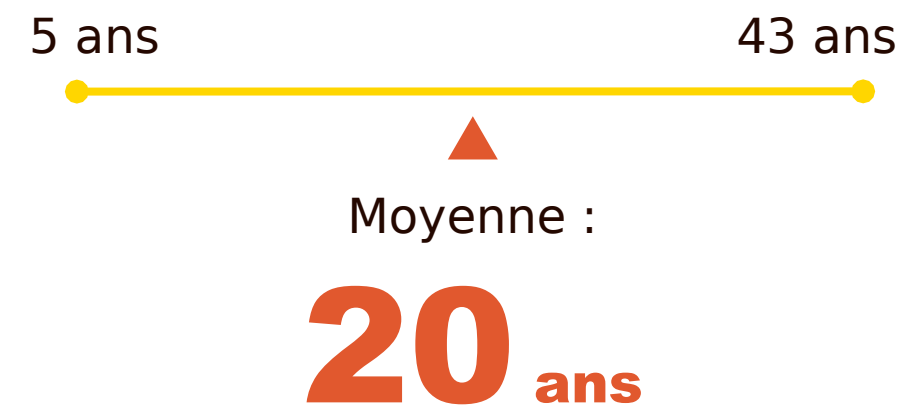


Motards "Retournants"

Genre et âge



Expérience de conduite de moto



Type de moto



Motards "Continuants"

Type de trajet

80%

Domicile-Travail

20%

Loisirs

Fréquence des trajets

50%

3 à 4 fois par semaine

30%

5 fois par semaine

10%

Moins d'une fois par semaine / 1 à 2 fois par semaine

Type de route

50%

Autoroute

20%

National

10%

Tous type de route

20%

Route de ville

Motards "Retournants"

Type de trajet (depuis leur reprise)

50%

Domicile-Travail

40%

Loisirs

10%

Les deux

Fréquence des trajets (depuis leur reprise)

30%

3 à 4 fois par semaine

30%

Moins d'une fois par semaine

10%

5 fois par semaine

30%

1 à 2 fois par semaine

Type de route (depuis leur reprise)

50%

Route de campagne

40%

National

10%

Non indiqué

Durée moyenne de la pause moto

8 ans
(étendue 17 ans)

Motif d'arrêt*



40%
Raisons familiales

20%
Accidents

10%
Problème de santé

20%
À cause du travail

10%
Manque de moyen financier

Durée moyenne de reprise (au début de l'étude)

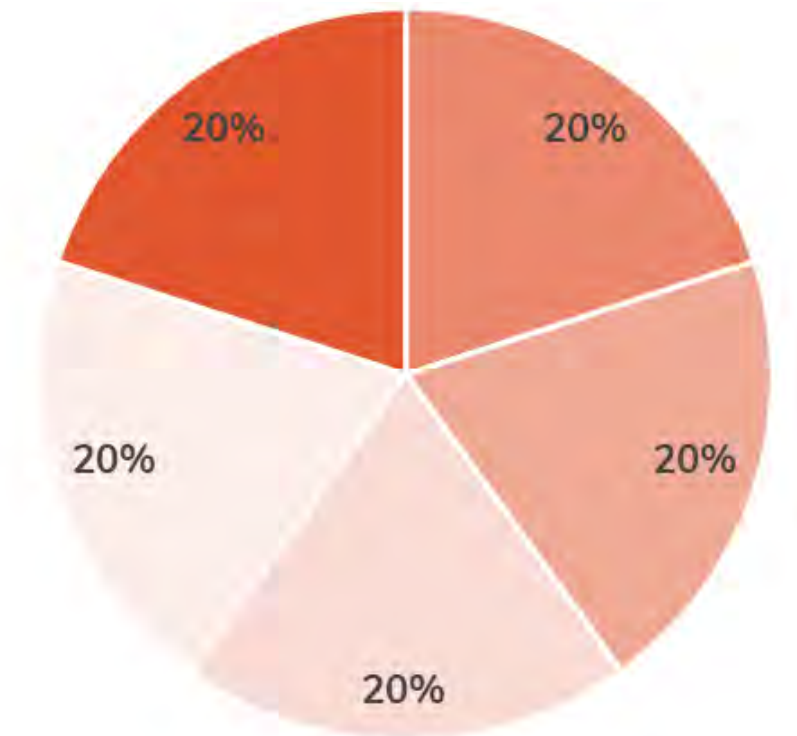
4 mois
(étendue 10 mois)

Motif de reprise*



Pas de retour à la conduite à cause du COVID

- Influence sociale
- Enfants plus âgés
- Envie de s'évader/se changer les idées
- Volonté de retrouver sa passion d'avant
- Rétablissement d'un problème de santé



Puissance de la moto

70 CV
Avant pause



90 CV
Après pause

*Pourcentages réalisés à partir du codage des entretiens "récit de vie".

Résultats :

**Usage de la moto
pendant l'étude
et situations à risque
rencontrées**

Trajets effectués durant l'étude

Ressenti lors des trajets

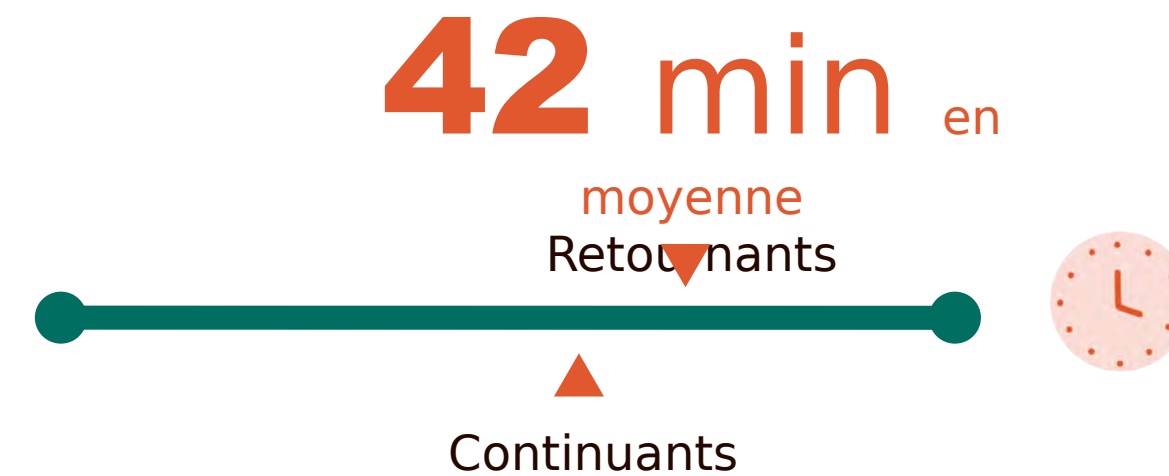
Focus sur les situations à risque

Trajets effectués durant l'étude



179 trajets au total

Plus de trajets chez les “continuants” en raison des trajets domicile-travail plus conséquents.



39 min en moyenne

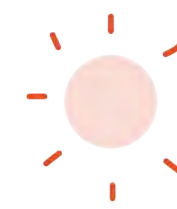
Les trajets loisir augmentent la durée des trajets chez les “retournants”.



Les « continuants » ont emprunté davantage les routes en agglomération (36,3%)



Les « retournants » empruntent davantage les routes de campagne (57,2%).



Trajets effectués en grande majorité sous le soleil (retournant et continuant).

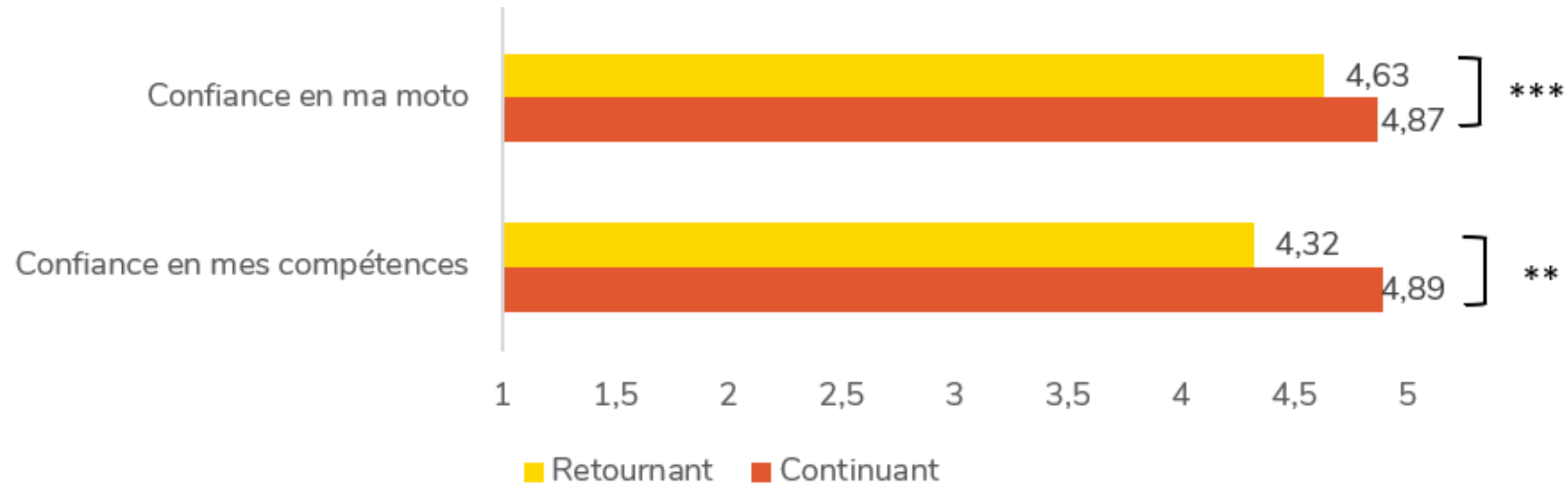


Conditions météorologiques : peu de sorties sous la pluie pour les “retournants”.
Stratégie d'évitement : crainte perte d'adhérence, de contrôle etc.



= Motocyclistes novices

Ressenti lors des trajets



*** = $p < .001$; ** = $p < .01$
Données issues du journal de bord

Ça fait que quelques mois que j'ai repris et je n'ai pas fait énormément de trajet, rien ne remplace l'expérience ou la reprise en main et je ne maîtrise pas 5 sur 5, je pense. Je préfère ne pas être trop confiant. Je n'ai pas fait de situation d'urgence, donc je ne sais pas comment je vais réagir, je n'ai jamais eu à faire ça. R7

Hypothèse invalidée : Les « retournants » ont significativement moins confiance dans leurs compétences et dans leur moto que les « continuants ».



Conscience d'une perte de capacités physiques et cognitives durant leur pause moto.

Les situations à risque - Effectifs



Moyenne de situations à risque rencontré sur 1 mois d'étude	
Continuants	5,5 situations à risque
Retournants	7,5 situations à risque
Novices	16 situations à risque**

Hypothèse : les motards ayant réalisé une pause moto ont perdu l'habitude d'être face à des situations dangereuses et témoignent donc de plus de situations mais d'un niveau de risque plus faible, contrairement aux motards "continuants" qui acceptent davantage le risque routier et évoquent donc moins de situations de danger.

Les « retournants » rencontrent plus de situations à risque que les « continuants » en réalisant moins de trajets.



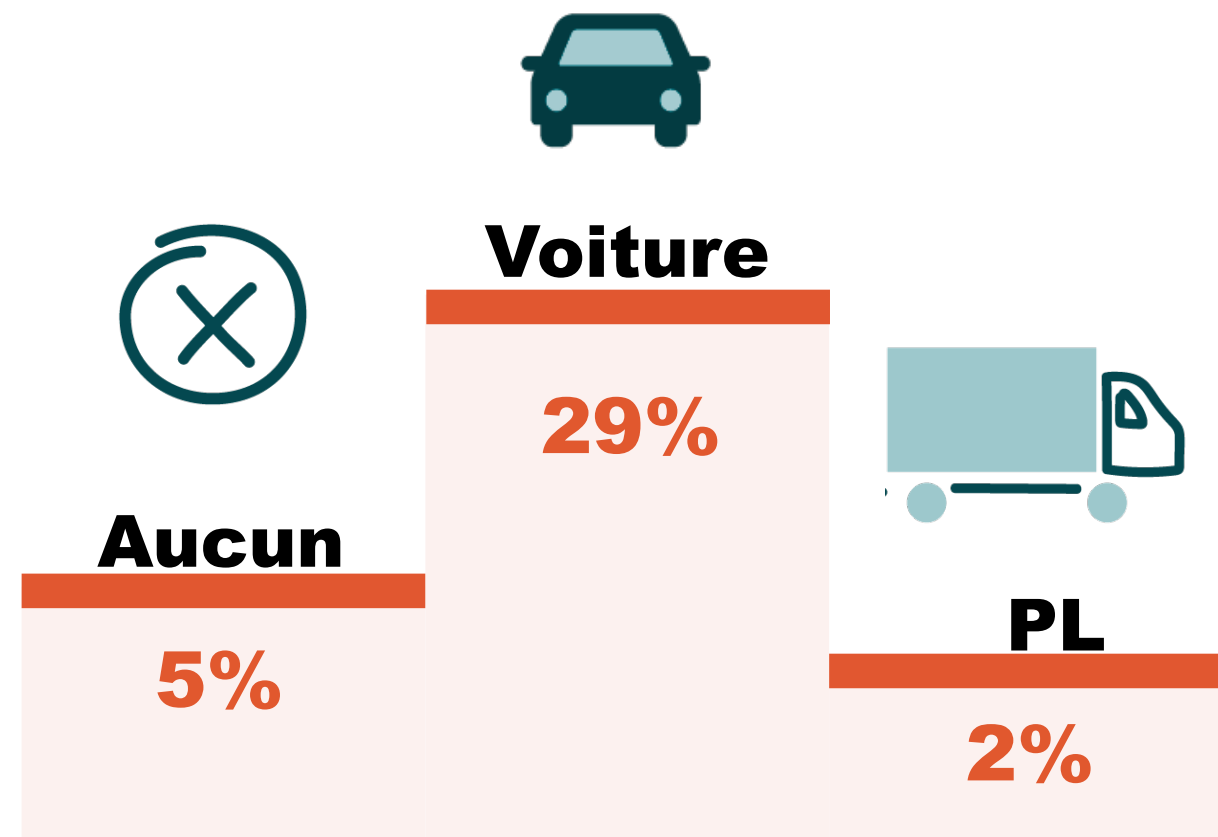
* Somme des situations à risque rencontrées sur 1 mois de trajet moto pour chaque population.

** Résultats issus d'une autre étude.

Les situations à risque - Les usagers impliqués

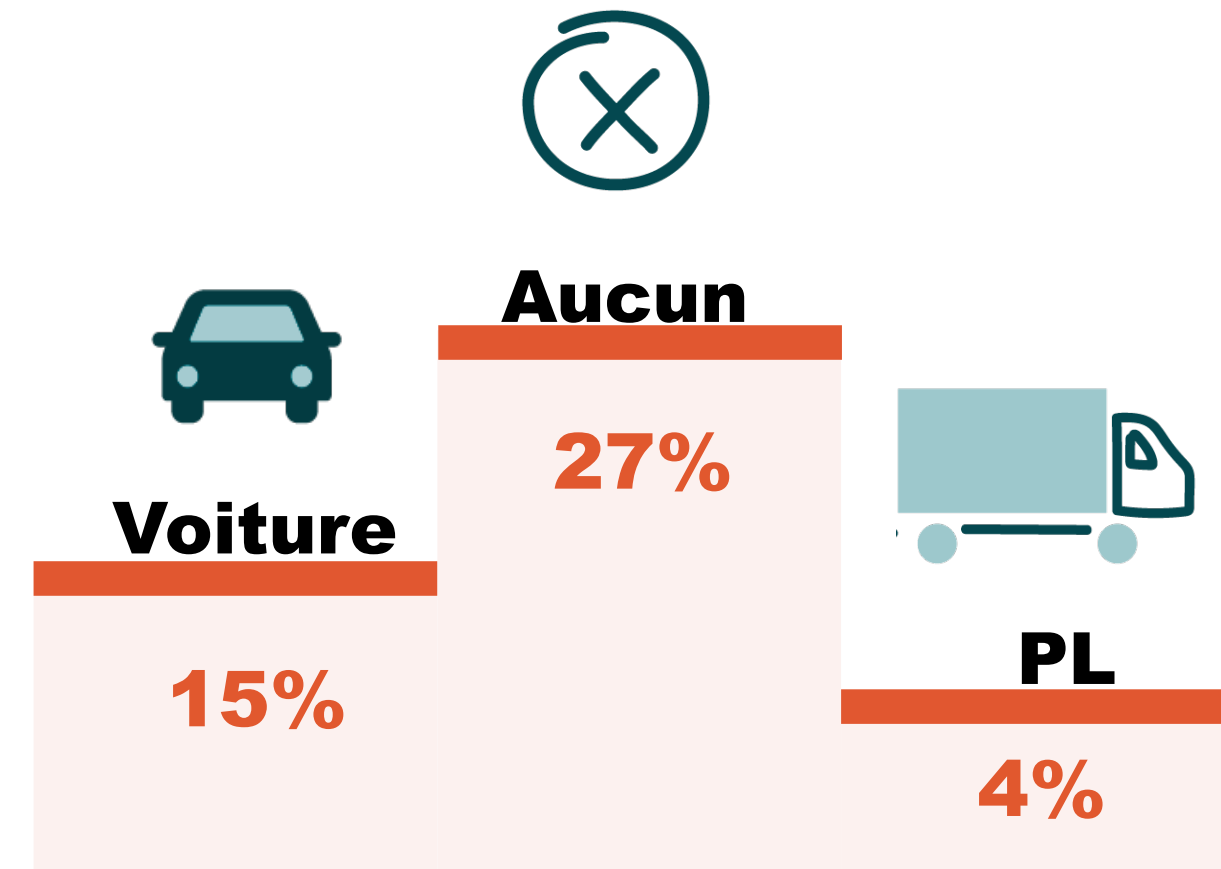
Continuants

(55 situations à risque)



Retournants

(75 situations à risque)



Les “retournants” rencontrent donc plus de difficulté seul (violation ou erreur du motocycliste lui-même, route en mauvais état, météo défavorable ...) qu’avec un autre usager de la route, ce qui peut s’expliquer par la perte d’expérience engendrée par la pause moto.



= Conducteurs novices

Les situations à risque - Les scénarios types (d'incidents)



= Conducteurs novices

Continuants

Comportement ambiguë de l'autre usager entraînant une surcharge cognitive en terme de concentration

Non-respect d'une priorité à une intersection avec signalisation

5%

2

7%

1

Non-respect des distances de sécurité longitudinale

4%

3

Anticipation permanente des "continuants".

+ de
presqu'accidents
chez les
"retournants" et +
de manœuvres
d'évitement.

Retournants

Rencontre d'obstacle fixe sur la chaussée

17%

Serrage du motard

5%

2

1

Rencontre d'un obstacle mobile sur la chaussée & Difficulté à réaliser une manoeuvre

4%

3

Hypothèse : Perte d'expérience due à une pause moto = problèmes pour maîtriser son véhicule et perte d'anticipation et de surveillance de son environnement.

Pourcentages faibles de l'ensemble des scénarios hormis sur le scénario le plus rencontré chez les retournants.

Synthèse des résultats



Engins types des retournants :

- Tous types de motos chez les retournants vs. motos routières, choisies pour leur confort et leur maniabilité pour les continuants.
- Achat de motos plus puissantes après la pause chez les retournants.



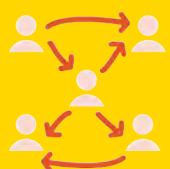
Comportement typique des retournants (à valider) :

- Vigilance quant aux comportements des autres usagers de la route.
- Temps passé à scanner l'environnement important.



Incidents rencontrés chez les retournants : (Hypothèse invalidée)

- Pas de surconfiance en leurs compétences.
- Évitement des situations jugées non maîtrisables.



Le motard retournant, un profil situé entre le motard continuant et novice :

- Pas de surconfiance dans les compétences chez les retournants et moins de situations à risque rencontrées que les novices **MAIS** :
 - Une vigilance quasi exagérée : les novices et les retournants actifs dans la recherche d'indices dans l'environnement.
 - Des mauvaises pratiques de perception malgré une analyse conséquente de son environnement (chez les novices et les retournants) = augmentation des situations à risque.
 - Un manque de compétences techniques de conduite = difficulté à maîtriser leur véhicule (motricité fine) (novices & retournants).
 - Des stratégies d'évitement des situations jugées non maîtrisables (ex : météo dégradée, choix de l'itinéraire ...) (novices & retournants).
 - Et une baisse du niveau de risque acceptable (manque de compétence perçue face aux dangers) (novices & retournants).



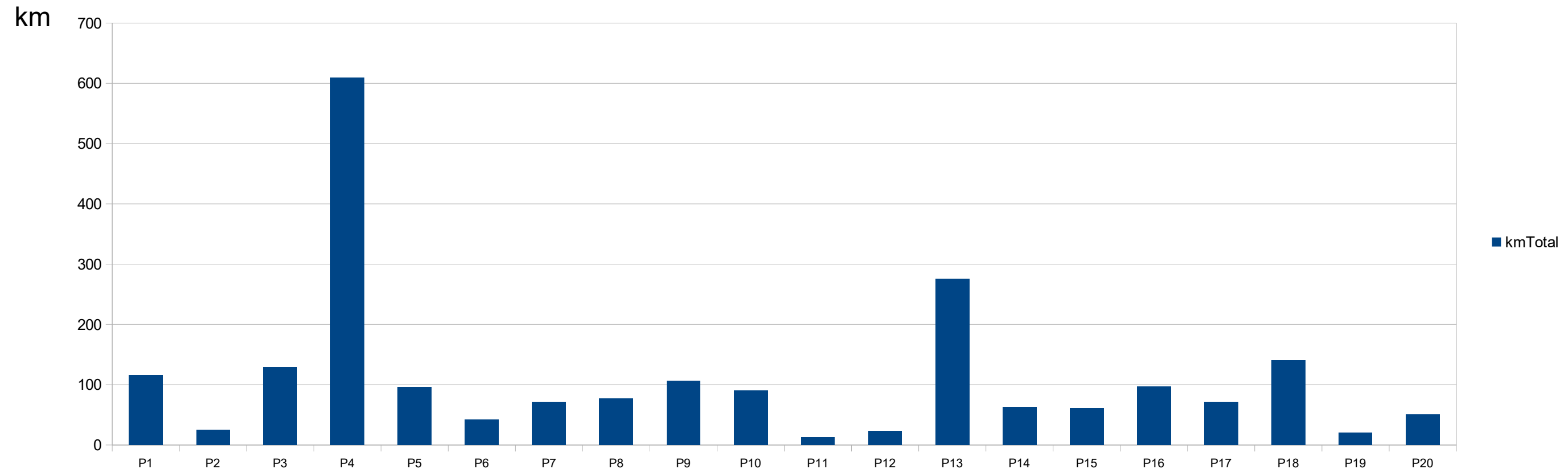
**Résultats issus des
données dynamiques
du véhicule**

Traitement des données

- **accélérations, vitesses de rotation (3 axes, 200Hz)**
- **position WGS84, vitesse au sol, facteur de précision (18 Hz)**
- **20 sujets, 613 fichiers (18mn max par fichier)**

Après filtrage (prise de vues « hors conduite »)

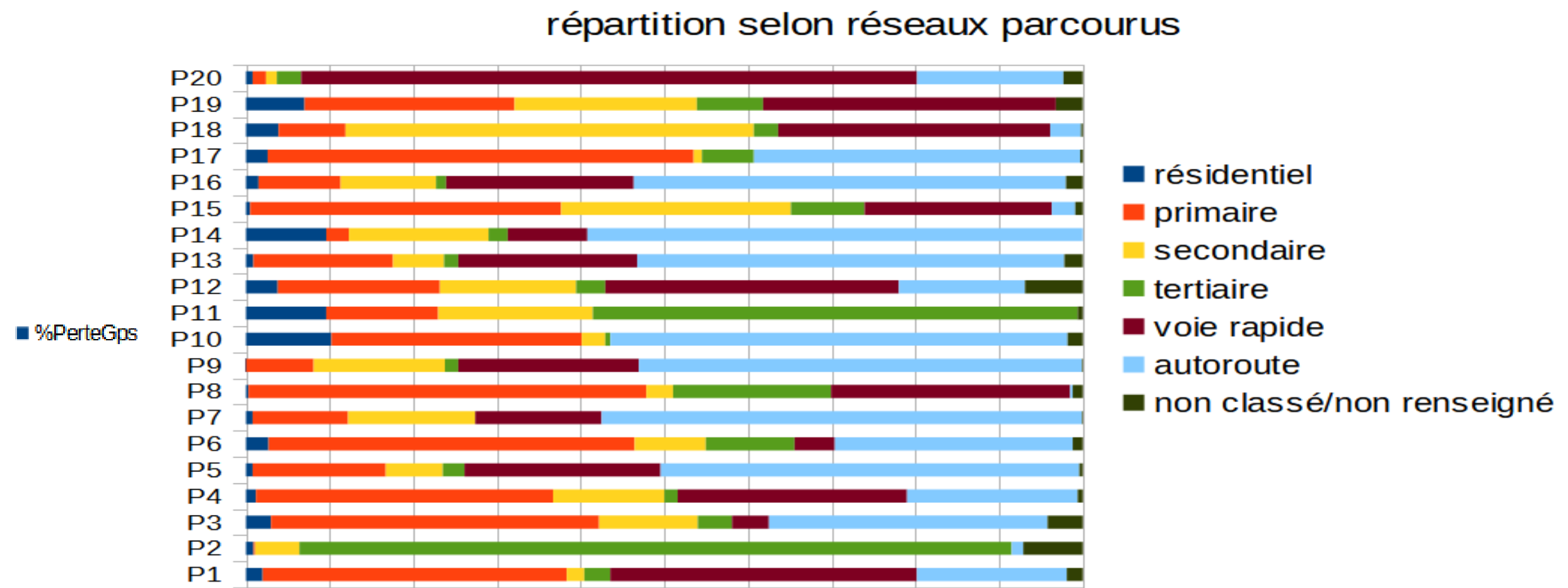
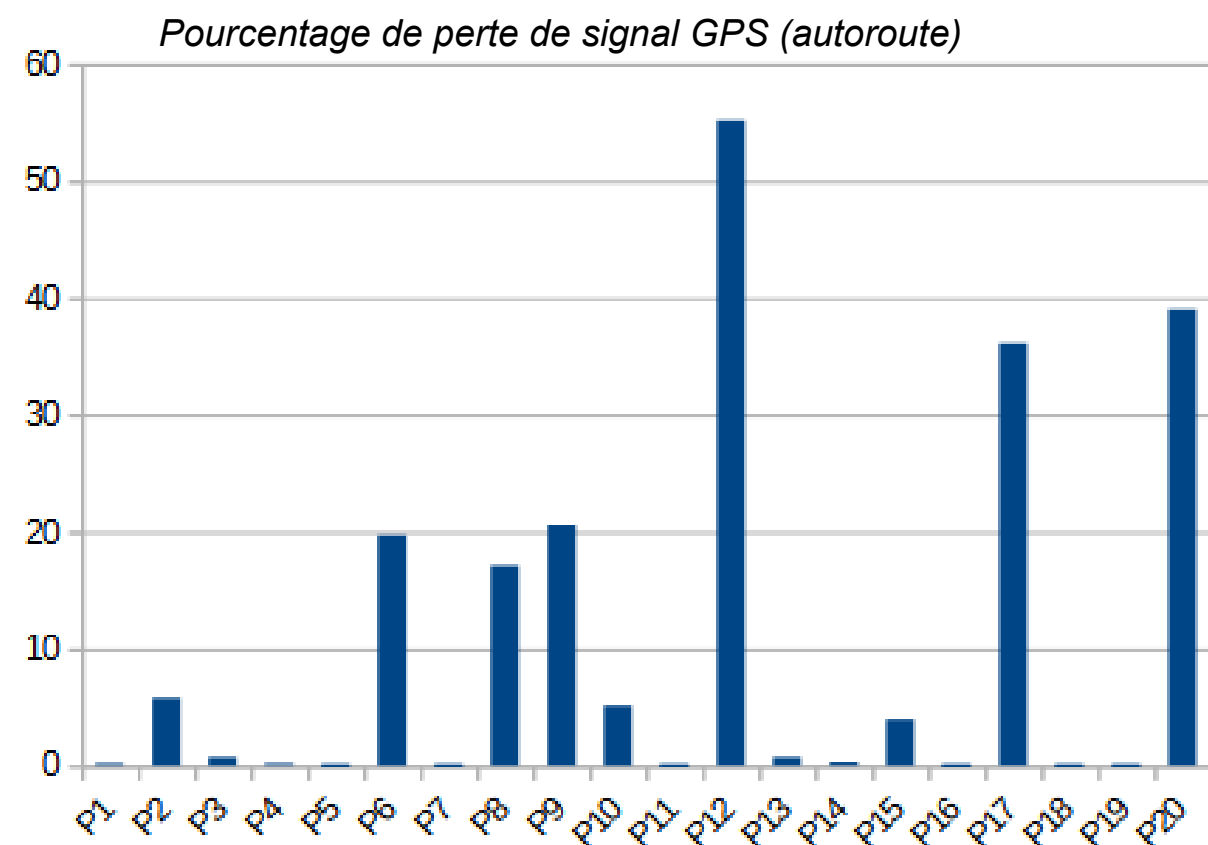
- **288 trajets, mais certains avec couverture GPS de mauvaise qualité ou sans GPS**
- **durée cumulée de conduite « exploitable » (111h30, 2 176 km)**



Traitement des données

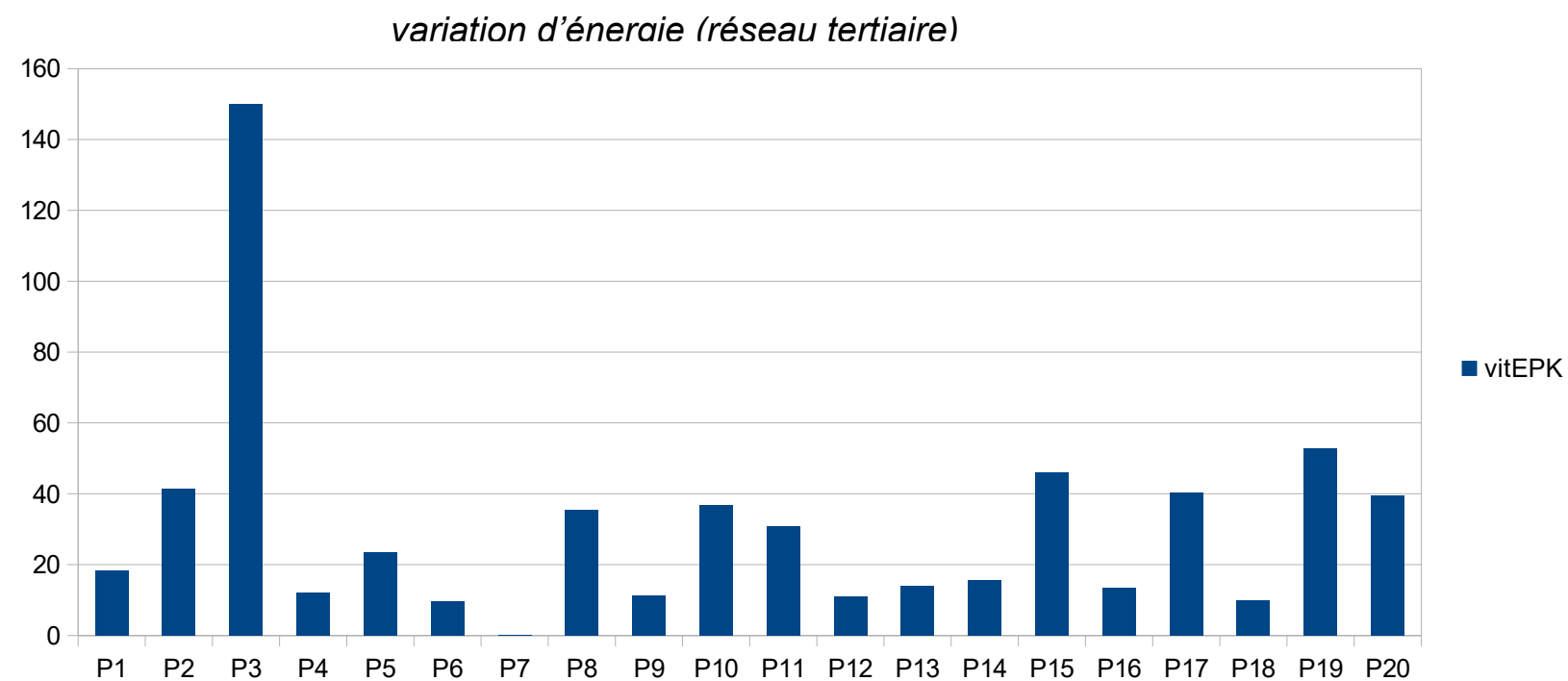
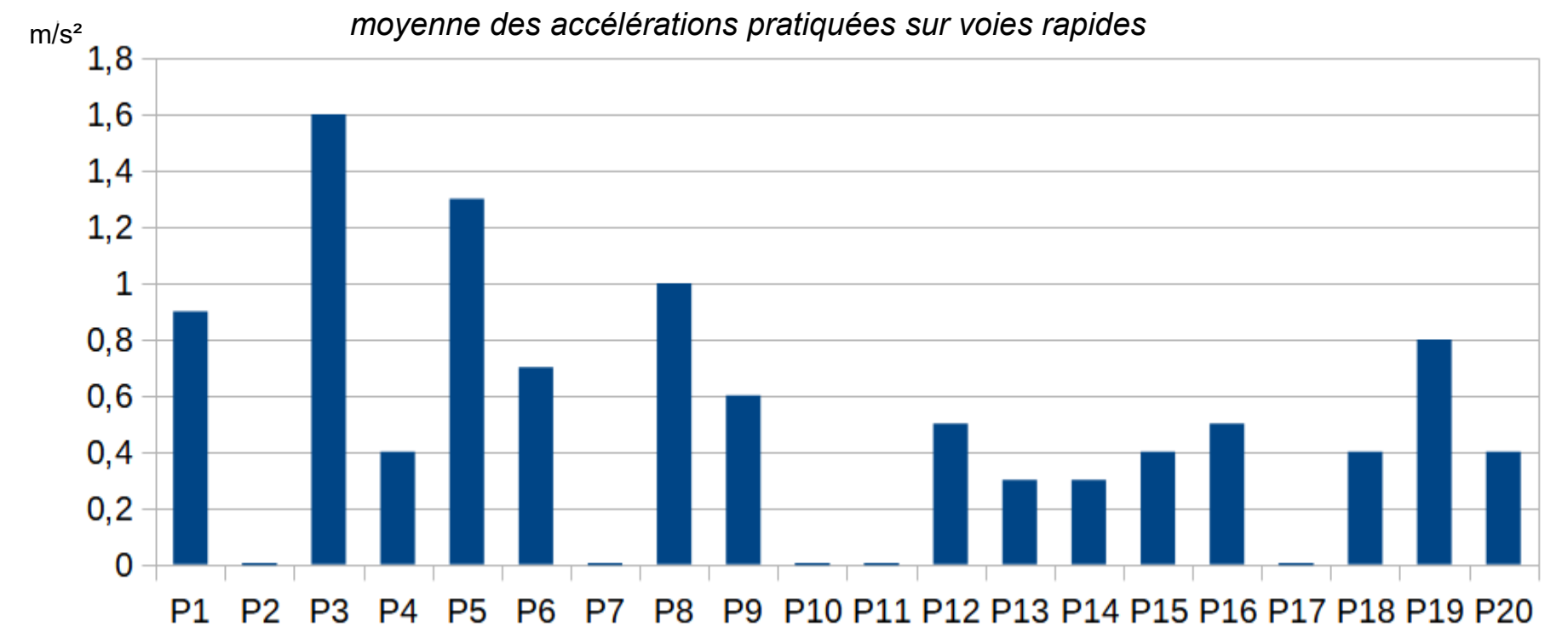
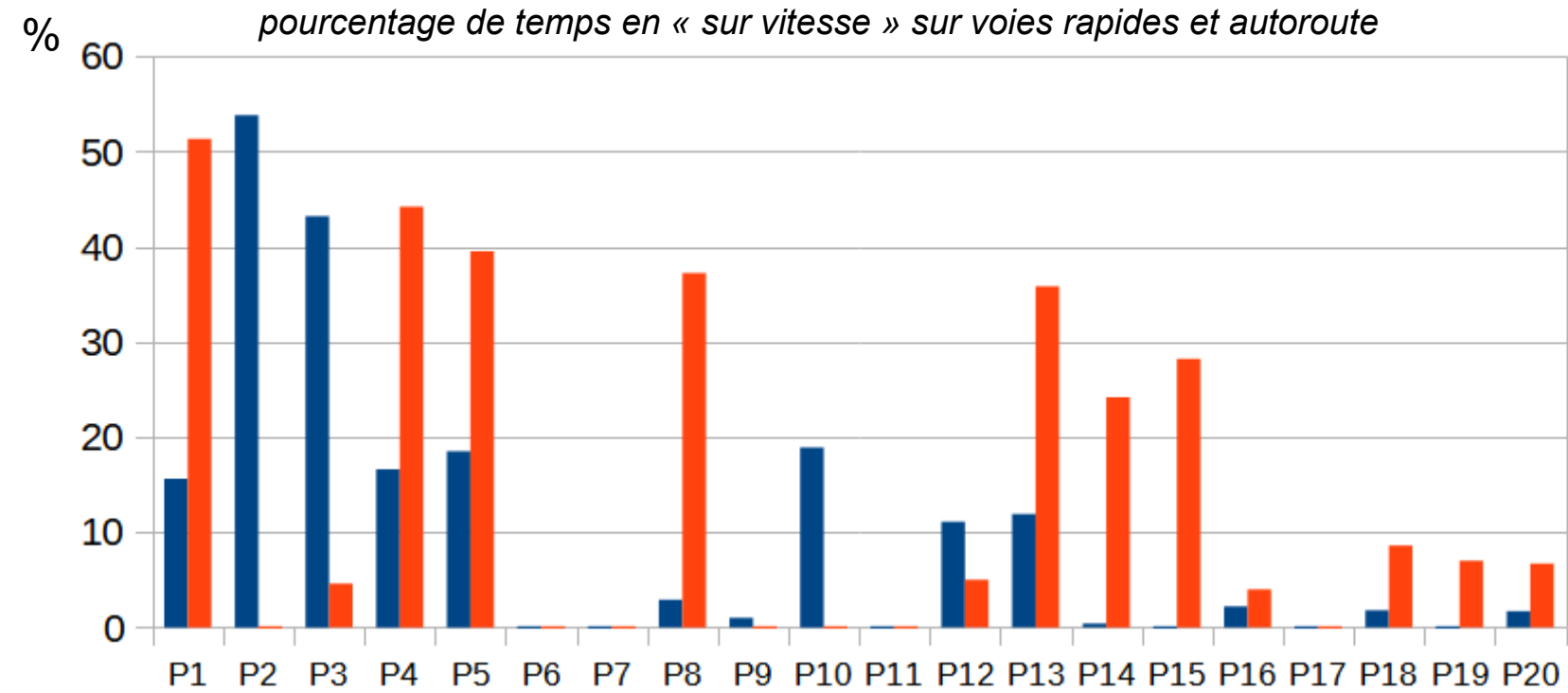
Étapes de traitement


- 1) **Extraction des données codées dans le flux vidéo**
- 2) **Filtrage (0,5 Hz)**
→ **traces GPS (succession de points)**
- 3) **Recalage sur carte et reconstruction d'itinéraires (OpenStreetMap et OSMAND)**
- 4) **Extraction d'informations (BDD OSMAND) et traitements données selon critères**



Traitement des données

Quelques résultats par type de réseau (si renseignés), travaux encore en cours...





Lot 3 :
Étude quantitative

RETOUR-2RM

LOT 3 : enquête sociologique et psychosociale par voie de questionnaires

Isabelle Ragot-Court, Cécile Coquelet, Jean-Yves Fournier, Kenan Reynaud

Université Gustave Eiffel, Campus Méditerranée, Laboratoire Mécanisme d'Accidents

Vanessa Cucurullo

Assurance Mutuelle des Motards

2 grands objectifs :

- Dégager des éléments de profils, des spécificités des « retournants à la conduite moto »
- Repérer des éléments en lien avec le risque et les stratégies de conduite lors de la reprise après un temps d'arrêt plus ou moins long

Méthode :

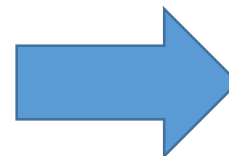
- Enquête par questionnaire (189 items)
- Accord spécifique avec AMDM / 2-roues Lab' : élaboration du questionnaire et implémentation, transferts de la base anonymisée et partage des résultats
- Analyse type « avant-après » sur les retournants ainsi que des analyses comparatives avec un groupe contrôle (les continuants = sans période d'arrêt)
 - Tests statistiques utilisés (apparié (test de wilcoxon, mc nemar, etc...)/non apparié (kruskal wallis, chi 2, etc..))

Données générales d'intérêt

Echantillon d'enquête : -1598 répondants; 93,7% d'hommes (n=1497) , 3,6% de femmes (n=58) et 2,7% « autres » ou « non réponse » (n=43)
- âge moyen : 53 ans (médiane 55, écart-type 11,5)

Calcul de la période d'interruption de conduite d'un 2-3RM

Pour les individus déclarant une période d'interruption : à partir date de naissance, de l'âge, de l'âge de l'arrêt et de la reprise)



Constitution de 4 groupes de retournants

- 1mois à 2 ans (n=84)
- 2 à 5 ans (n=140)
- 5 à 10 ans (n=121)
- 10 ans et + (n=166)

- + **Continuants** = groupe contrôle (n= 1002)

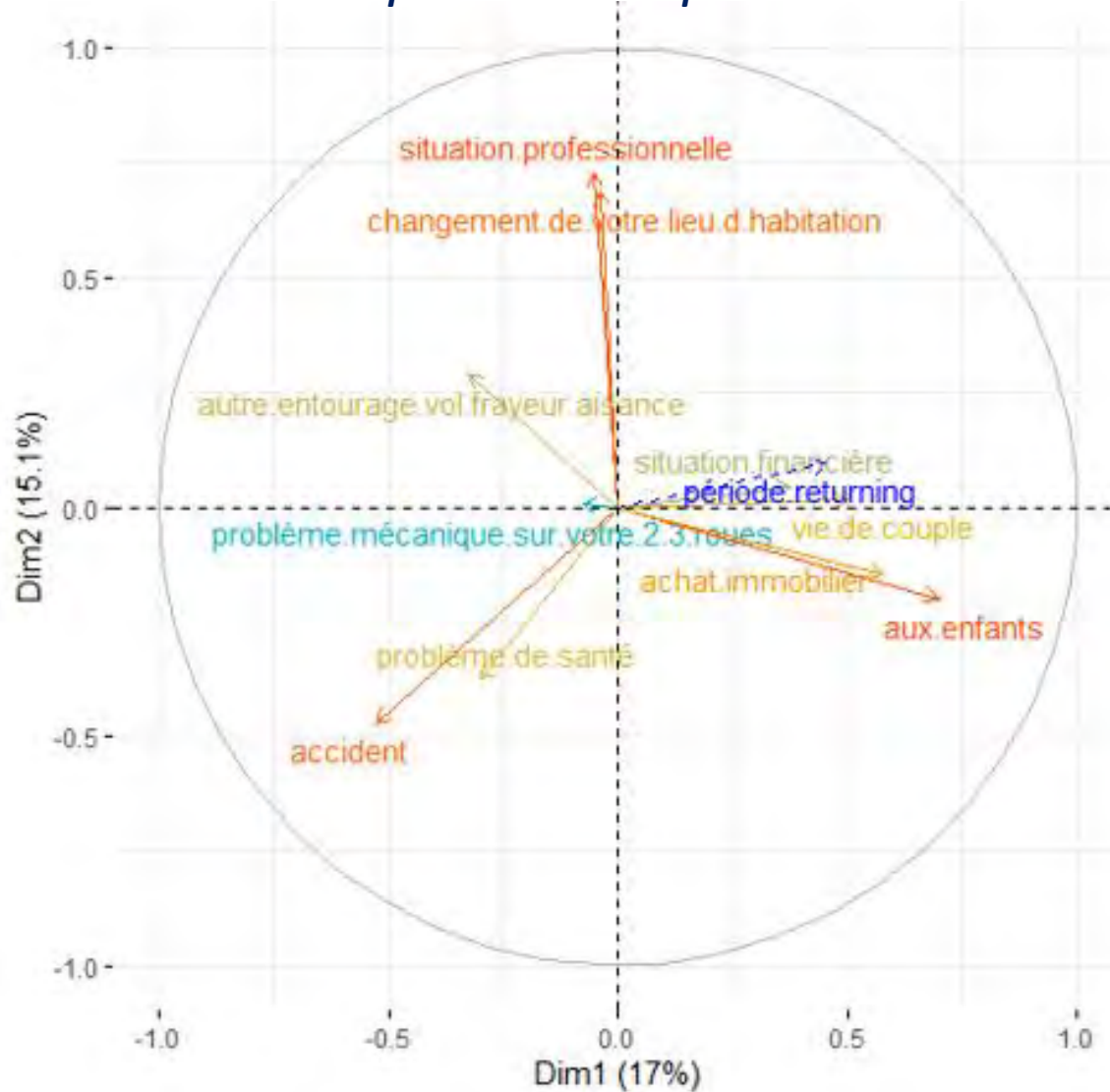
OBJECTIF 1

Dégager des éléments de profils, des spécificités des
« retournants à la conduite moto »

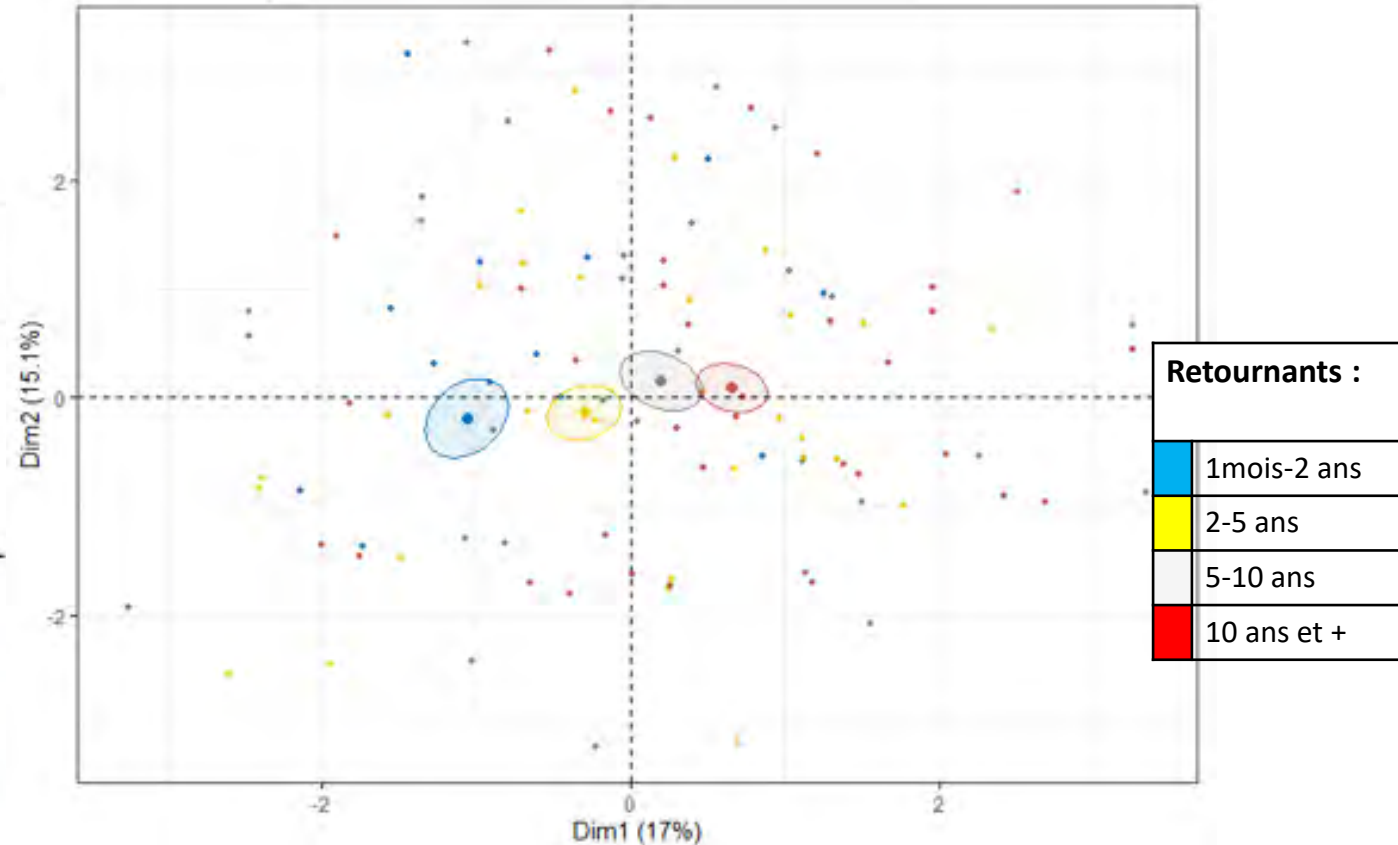
Premiers éléments distinctifs des profils liés à l'arrêt et à la reprise : Déterminants et Motivations

➤ ACP (Analyse en composantes principales)

Item « *Votre période d'interruption est liée à ...* »



Projection des individus sur le plan dimensionnel avec barycentre des groupes



Nombre moyen d'accidents par an (sur la totalité des années de conduite)

	AVANT l'arrêt	APRES la reprise	test wilcoxon
2-5 ans	0,179928321	0,065855344	P<.001
5-10 ans	0,11439905	0,065945368	NS
10 ans et +	0,135724374	0,062662858	NS

Données générales d'intérêt

Répartition des groupes par tranches d'âge

	Retournants 2-5ans	Retournants 5-10ans	Retournants 10ans et +	Continuants Gpe contrôle
âge	pourcentage			
21-25	0,71%	0,00%	0,00%	0,40%
26-30	3,57%	1,65%	0,00%	4,29%
31-35	5,71%	0,83%	0,00%	6,89%
36-40	7,86%	3,31%	0,00%	7,49%
41-45	8,57%	1,65%	3,01%	11,28%
46-50	7,86%	14,05%	7,23%	14,67%
51-55	14,29%	13,22%	10,84%	12,87%
56-60	20,00%	21,49%	25,30%	17,56%
61-65	20,71%	28,93%	32,53%	15,27%
66-70	8,57%	12,40%	16,27%	6,09%
71-75	1,43%	1,65%	4,22%	2,40%
76-80	0,71%	0,83%	0,60%	0,60%
81-85	0,00%	0,00%	0,00%	0,10%
86-90	0,00%	0,00%	0,00%	0,10%
Effectif	140	121	166	1002

Âge moyen des groupes

	Age moyen	Ecart type
Grpe contrôle	51.43	11,62
Grpe 2-5ans	53.15	11,41
Grpe 5-10ans	57.26	8,99
Grpe 10ans et+	60.24	6,86

⇒ Le groupe contrôle (les continuants) et les retournants 2-5 ans sont presque semblables sur la moyenne d'âge

Répartition des genres par groupe

	Grpe 2-5ans	Grpe 5-10ans	Grpe 10ans et+	population contrôle
genre	pourcentage			
Homme	94,29%	97,52%	92,17%	93,91%
Femme	2,86%	0,83%	7,23%	3,30%
Autre	2,86%	1,65%	0,60%	2,80%

Nombre moyen d'années de conduite par groupe avant l'arrêt de conduite et après la reprise

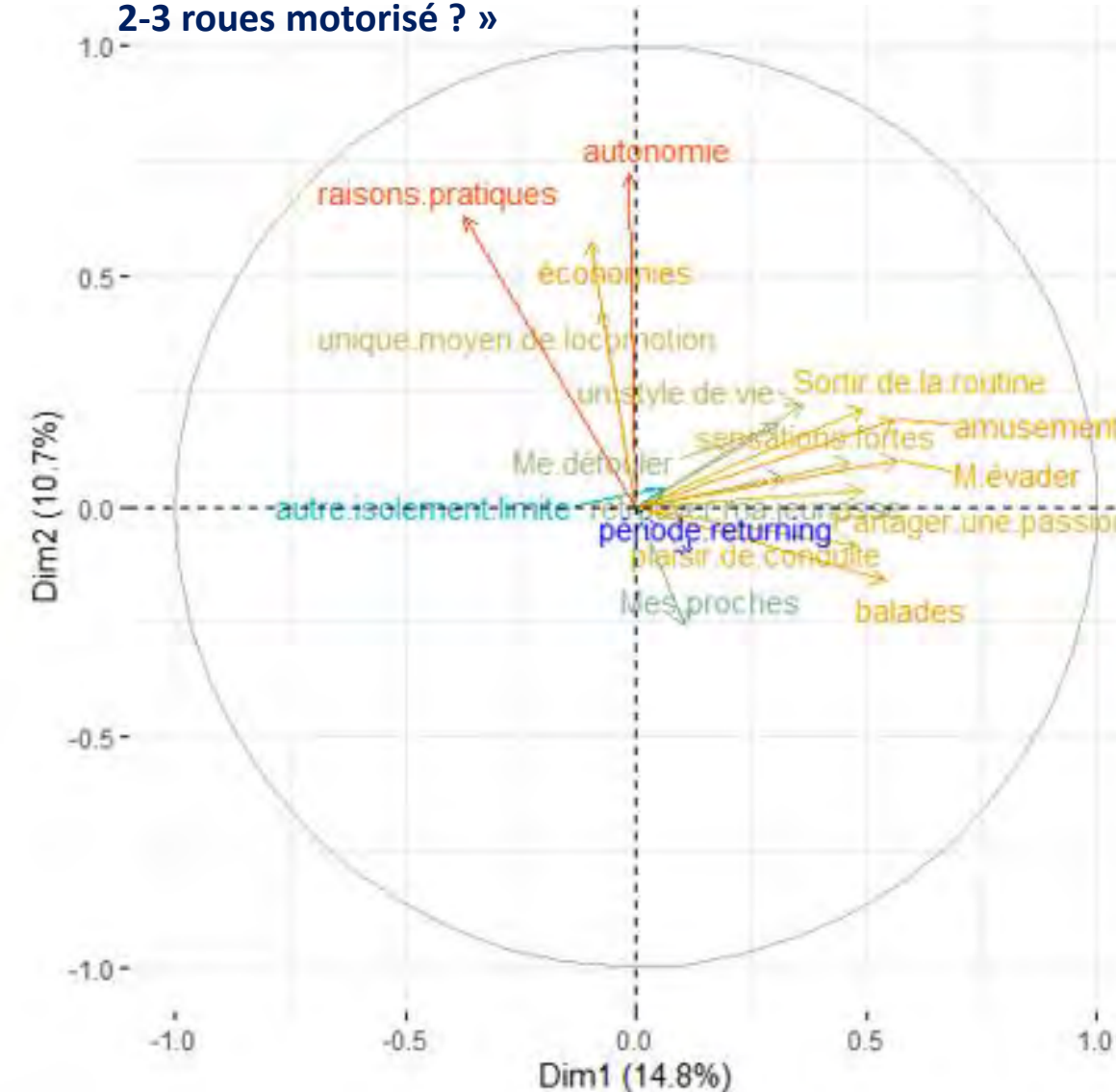
	Nombre moyen d'années de conduite d'un 2-3 RM	
	AVANT la pause	APRÈS la reprise
Grpe 2-5ans	12,62857143	17,77142857
Grpe 5-10ans	12,26446281	21,11570248
Grpe 10ans et+	8,602409639	17,68072289

⇒ Ancienneté de conduite d'un 2-3RM plus courte avant la pause pour les retournants 10 ans et + et plus longue après la reprise pour les retournants 5-10 ans → à considérer pour relativiser le calcul du nombre moyen d'accidents par an

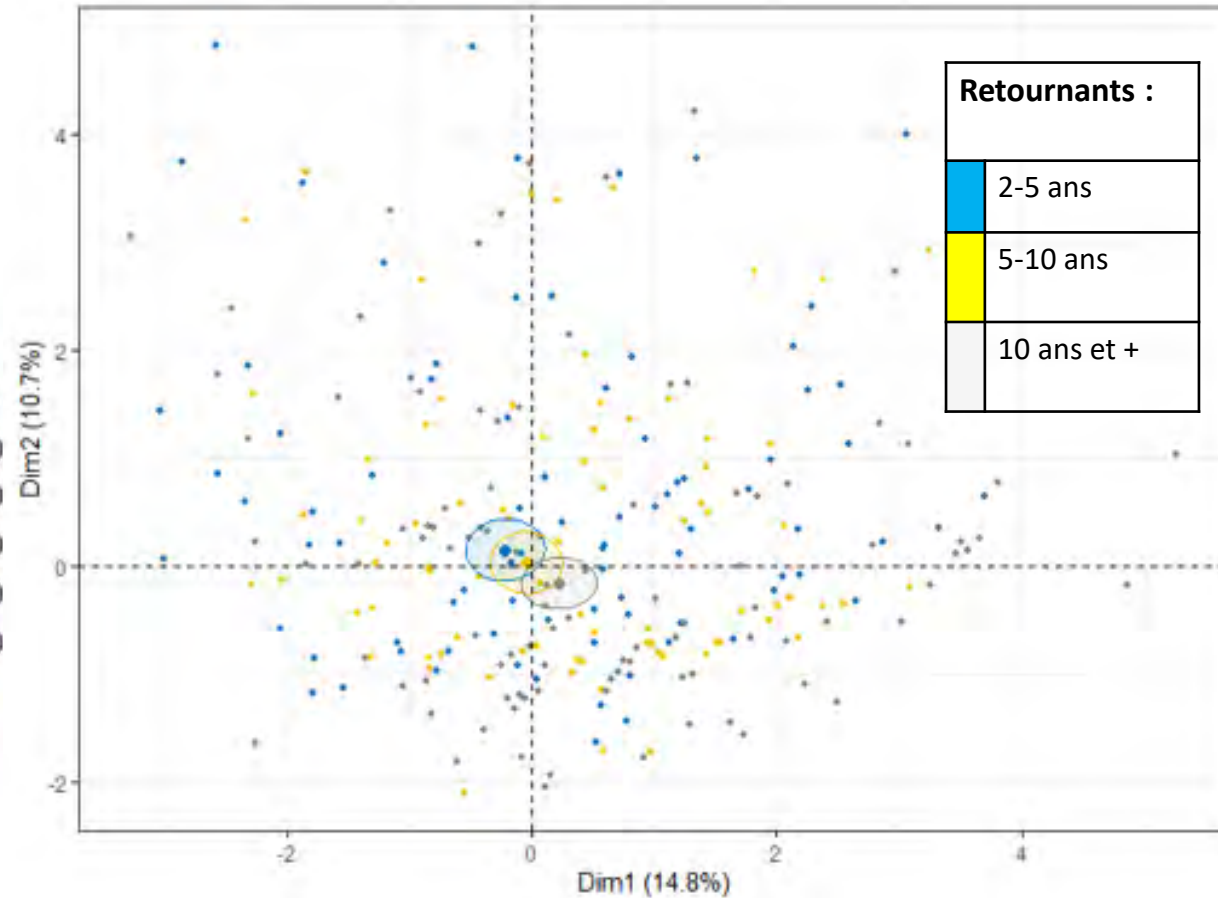
Premiers éléments distinctifs des profils liés à l'arrêt et à la reprise : Déterminants et Motivations

➤ ACP (Analyse en composantes principales)

Item « Quelles étaient vos motivations pour reprendre la pratique 2-3 roues motorisé ? »



Projection des individus sur le plan dimensionnel avec barycentre des groupes



Premiers éléments distinctifs des profils liés à l'arrêt et à la reprise : Déterminants et Motivations

➤ Calcul des proportions de réponses et Nuage de mots

Item « A votre reprise, pourquoi avez-vous choisi ce 2-3 roues motorisé ? »

Groupe 2-5ans:



moins puissant	3,57
plus puissant	15,71
léger	12,14
fiable	27,86
sécurisant	7,86
confortable	27,14
esthétique	35,00
prix élevé	13,57
place rangement	7,86
trajets courts	12,14
budget	43,57
autre	25,00

Groupe 5-10ans:



moins puissant	11,57
plus puissant	20,66
léger	11,57
fiable	32,23
sécurisant	9,09
confortable	36,36
esthétique	36,36
prix élevé	14,05
place rangement	5,79
trajets courts	22,31
budget	52,89
autre	14,88

Groupe 10ans et +:



moins puissant	5,42
plus puissant	23,49
léger	9,64
fiable	39,76
sécurisant	13,25
confortable	34,94
esthétique	48,19
prix élevé	12,65
place rangement	10,84
trajets courts	23,49
budget	48,80
autre	13,25

(Mais) en réalité ... (Déclarée):

Spécificités et éléments de profils des retournants à la conduite 2RM :

Véhicule et Mobilité

Spécificités et éléments de profils, des retournants à la conduite 2-3RM : Véhicule et Mobilité

2 items : « JUSTE AVANT VOTRE ARRÊT » ET « A VOTRE REPRISE », quel type de 2 ou 3 roues motorisé conduisiez-vous le plus fréquemment ? »

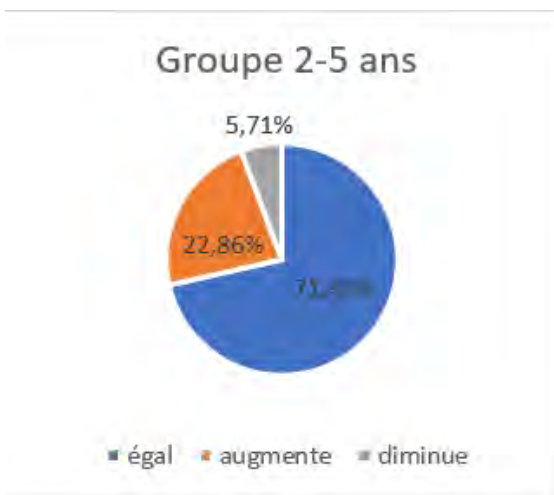
Véhicule 2-3RM principal conduit AVANT l'arrêt de conduite et APRES la reprise pour les retournants « 10ans et+ »

10ans et +		après							
	type 2rm	autre	Custom	Roadster	Routière / GT	Scotter	Sportive	Trail / Supermotard	Total général
avant	autre	-	-	-	-	-	-	-	35
	Custom	0,00%	50,00%	50,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	2
	Roadster	0,00%	3,57%	35,71%	32,14%	3,57%	3,57%	21,43%	28
	Routière / GT	2,17%	8,70%	15,22%	54,35%	6,52%	0,00%	13,04%	46
	Scotter	0,00%	0,00%	12,50%	12,50%	37,50%	0,00%	37,50%	8
	Sportive	0,00%	25,00%	25,00%	12,50%	12,50%	12,50%	12,50%	8
	Trail / Supermotard	0,00%	2,56%	28,21%	25,64%	5,13%	0,00%	38,46%	39
	Total général	5	9	40	57	13	2	40	166

⇒ Les retournants « 10ans et + » ont plus tendance à changer de catégorie de véhicule à la reprise que les autres sans qu'une catégorie se distingue

2 items : « AVANT VOTRE INTERRUPTION DE PRATIQUE » et « AU COURS DES 12 MOIS SUIVANTS VOTRE REPRISE », pour vous, votre 2-3 roues constituait votre seul et unique moyen de transport ? » (OUI / NON) (+ « quel(s) était(étaient) votre(vos) autre(s) moyen(s) de transport ? »)

Evolution des pratiques en termes de modes de déplacement entre avant et après l'interruption



⇒ Si le 2-3RM est toujours moins le seul moyen de transport à la reprise qu'avant l'arrêt (non montré ici) → cohérent avec chemin de vie

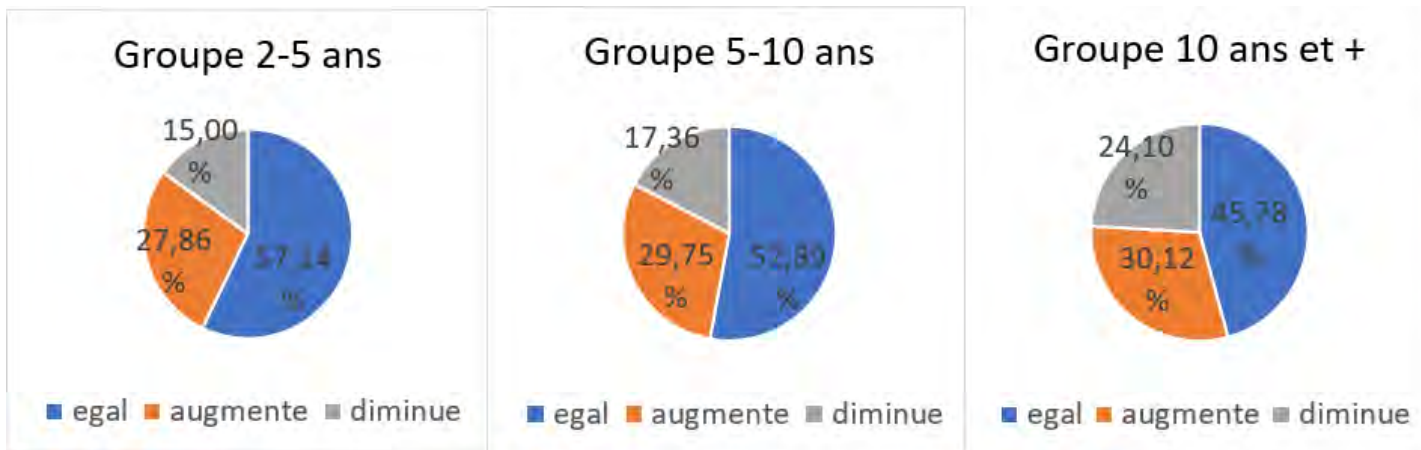
⇒ chez les retournants « 5-10 ans » et 10 ans + », c'est encore plus le cas (Voiture)

Spécificités et éléments de profils, des retournants à la conduite 2-3RM : Véhicule et Mobilité

2 Items : « AVANT VOTRE INTERRUPTION DE PRATIQUE » et « AU COURS DES 12 MOIS SUIVANTS VOTRE REPRISE », A quelle fréquence utilisiez-vous votre 2-3 roues motorisé...

- Tous les jours ou presque
- Quelques fois par mois
- Quelques fois par semaine
- Quelques fois par ans

Evolution de la fréquence d'utilisation du 2RM

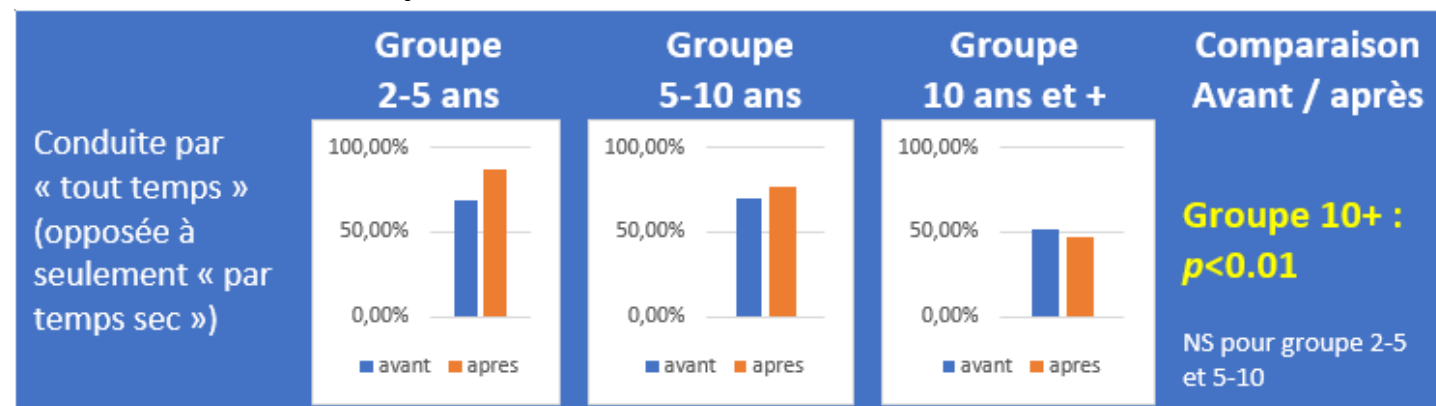


- ⇒ Plus la durée d'arrêt est longue plus ils modifient leur fréquence d'utilisation à la reprise (bleu)
- ⇒ Les retournants « 10 ans et + » ont davantage réduit leur fréquence d'utilisation de leur 2-3RM que les autres (Gris)

2 Items : « AVANT VOTRE INTERRUPTION DE PRATIQUE » et « AU COURS DES 12 MOIS SUIVANTS VOTRE REPRISE », vous utilisez votre 2-3 roues motorisé...

- Par tous les temps
- Principalement par temps sec

Evolution de leurs fréquence d'utilisation du 2-3RM selon la météo



- ⇒ Les retournants « 10 ans et + » roulent moins par « tous les temps » à leur reprise qu'avant leur arrêt de conduite (davantage « uniquement par temps sec »)

Spécificités et éléments de profils, des retournants à la conduite 2-3RM : Véhicule et Mobilité

2 Items : « AVANT VOTRE INTERRUPTION DE PRATIQUE » et « AU COURS DES 12 MOIS SUIVANTS VOTRE REPRISE », quel(s) type(s) de route empruntiez-vous à 2-3 roues motorisé et dans quelle proportion ?

Agglomération (en %) / Périphérique-rocade (en %) / Départementale-Nationale (en %) / Autoroute (en %)

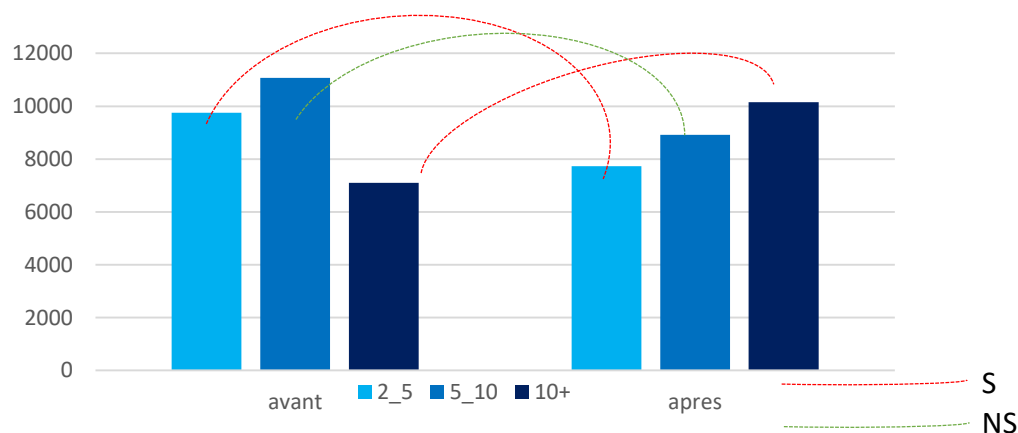
Evolution de leurs fréquence de circulation sur les différents types de route

avant / après	Groupe 2-5ans	Groupe 5-10 ans	Groupe 10 ans et +	Commentaires
Type de route	Agglo = =	Agglo ↘	Agglo ↘↘	Départementale-Nationale → en majorité pour les 3 groupes (env 50% des routes empruntées) (Agglo en 27 et 39%)

- ⇒ Seule la fréquence de circulation en agglomération diffère à la reprise par rapport à la période avant l'arrêt
- ⇒ Plus leur temps d'arrêt est long, moins ils roulent en agglomération dans les 1ers temps à leur reprise

2 Items : « AVANT VOTRE INTERRUPTION DE PRATIQUE » et « AU COURS DES 12 MOIS SUIVANTS VOTRE REPRISE », combien de kilomètres parcouriez-vous par an avec votre 2-3 roues motorisé ?

Kms moyens annuels Avant / Après



- ⇒ Après la reprise : les retournants 10 ans et + font en moyenne plus de Kms qu'avant l'arrêt de la conduite (à relier avec trajet loisir, en sociabilité, retraités...)
- ⇒ Tandis que les retournants 2-5 ans en font moins
- ⇒ Pas d'évolution pour les retournants 5-10 ans

Spécificités et éléments de profils, des retournants à la conduite 2-3RM : Véhicule et Mobilité

2 Items : « AVANT VOTRE INTERRUPTION DE PRATIQUE » et « AU COURS DES 12 MOIS SUIVANTS VOTRE REPRISE », Pour quel(s) type(s) de trajet(s) utilisiez-vous votre 2-3 roues motorisé ?

domicile-travail ; Trajet lié à l'activité professionnelle; Trajet utilitaire (course, école, démarches...); Trajet de loisir (ballade, circuit...); Trajet festif (réunion familiale, discothèque, fête locale...); Autre trajet; Je ne me souviens plus

avant / après		Groupe 2-5ans	Groupe 5-10 ans	Groupe 10 ans et +	Comparaison Avant / après
Type de trajets les plus représentés	Domicile-Travail	73% - 65%	63% - 66%	58% - 69%	intra-Groupe : NS
	Loisir	85% - 81%	85% - 88%	81% - 85%	intergroupes : NS

- ⇒ Les trajets « loisirs » sont les plus représentés pour tous
- ⇒ Pas de changement de pratique notable après la reprise dans chaque groupe, ni entre les groupes

4 Items : « AVANT VOTRE INTERRUPTION DE PRATIQUE » et « AU COURS DES 12 MOIS SUIVANTS VOTRE REPRISE », vous pratiquez ?

Evolution de leurs fréquence de circulation sur les différents types de route

avant / après	Groupe 2-5ans	Groupe 5-10 ans	Groupe 10 ans et +	Comparaison intergroupe
Avec ou sans passager	=	Plus souvent avec passager		période avant: p = NS période après: p<0.05
Seul ou en groupe		=	Plus souvent en groupe	période avant: p = NS période après: p<0.05

- Plutôt sans passager – Plutôt avec passager (échelle en 4 points)
- Plutôt Seul-e – Plutôt en groupe (échelle en 4 points)

→ Le groupe 10 ans et + favorise les trajets de type loisir en sociabilité (avec passager et/ou en groupe)

→ Le groupe 5-10 ans se rapproche des tendances des 10 ans et +

OBJECTIF 2

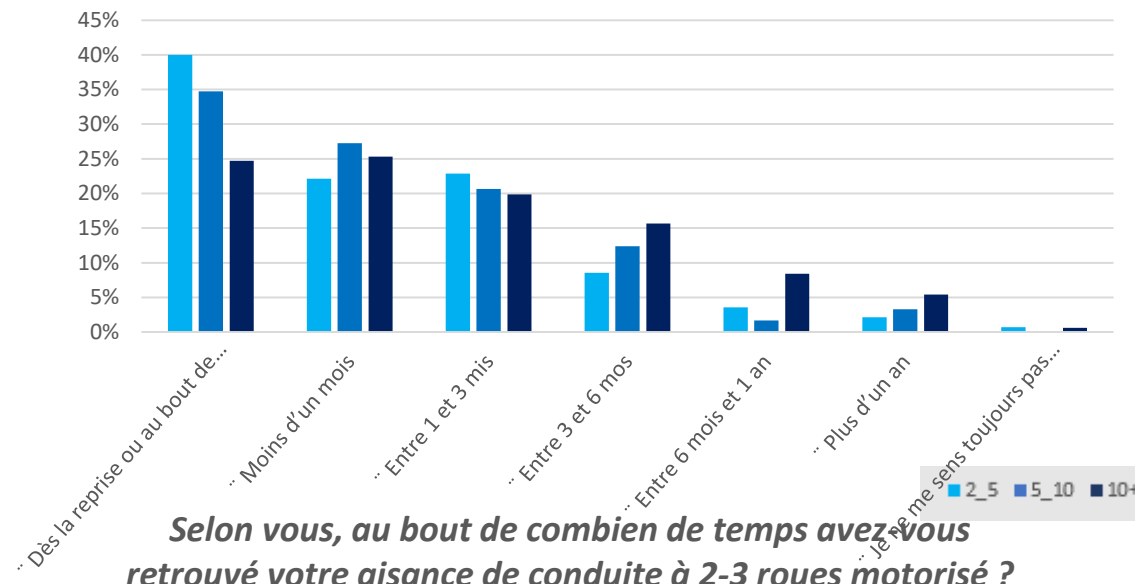
Repérer des éléments en lien avec le risque et les stratégies de conduite lors de la reprise après un temps d'arrêt plus ou moins long

Éléments en lien avec le risque après un temps d'arrêt plus ou moins long : le Véhicule et critères afférents

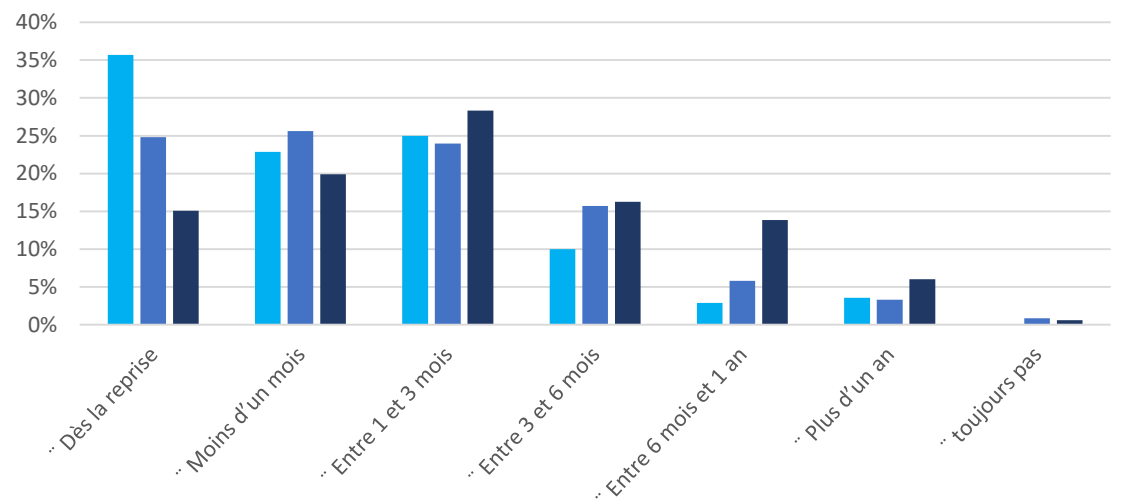
	Concernant le 2-3 roues motorisé conduit LORS DE VOTRE REPRISE, avez-vous ressenti des difficultés lors de sa conduite ?				
	Non, aucune difficulté	OUI	Oui, avec sa taille et/ou poids du véhicule	Oui, avec sa maniabilité du véhicule	Oui, avec sa puissance du véhicule
Gr 2-5 N=140	73,6% n=103	26,5% n=37	62,2% n=23	27% n=10	10,8% n=4
Gr 5-10 N=121	74,4% n=90	25,6% n=31	54,3% n=19	34,3% n=12	11,4% n=4
Gr 10 et+ N=166	60,8% n=101	39,2% n=65	51,1% n=47	38% n=35	10,9% n=10

- ⇒ Les retournants 10 ans et + se distinguent des retournants avec un temps d'arrêt plus court en déclarant davantage de difficultés à la reprise
- ⇒ *Quand difficulté déclarée* : Pour tous, la principale difficulté est le gabarit du véhicule, suivi de la maniabilité (*eff petit !*)
- ⇒ Même pattern de résultats pour la familiarité avec le véhicule et l'aisance de conduite qui sont d'autant plus longue à venir que la durée d'interruption de la conduite est longue

Au bout de combien de temps, vous êtes-vous senti(e) familier(ère) avec ce 2-3 roues motorisé, pour une conduite sereine ?



Selon vous, au bout de combien de temps avez-vous retrouvé votre aisance de conduite à 2-3 roues motorisé ?



Éléments en lien avec le risque après un temps d'arrêt plus ou moins long : Les compétences de conduite

➤ Axes thématiques des compétences interrogées et 20 items (issu du projet S-PER 2016-2020) :

- **Compétences en gestion de son équilibre** : 4 items (ex: « Garder votre équilibre à l'arrêt » « Maitriser votre équilibre à basse vitesse ») -----> (alpha = 0.755)
- **Compétences en gestion du freinage** : 5 items (ex: « Gérer un freinage pour effectuer un évitement » « réaliser un arrêt d'urgence » « doser votre frein avant » -----> (alpha = 0.845)
- **Compétences kinésiques/ kinesthésiques (dites « aisance »)** : 1 item (ex: avoir une conduite souple et fluide »
- **Compétences en manœuvre d'évitement.** : 2 items « « réaliser une manœuvre d'évitement » -----> (alpha = 0.492)
- **Compétences en virage** : 7 items (ex « A l'approche d'un virage serré, estimer l'intervalle de vitesse à laquelle ce virage peut être négocié en toute sécurité », « Prendre un virage à grand rayon avec une vitesse appropriée de manière à éviter une sortie de route, une chute ou une glissade » -----> (alpha = 0.936)
- **Compétences à la conduite avec passager** : 1 item (« Gérer la conduite avec un passager »)

Pour chaque item : les participants ont indiqué sur une échelle à 6 points de « Très difficilement » à « Très facilement » le score qui leur correspondait :

➔ Pour les retournants 2 mesures : « En lisant attentivement chaque manœuvre,

➔ JUSTE AVANT VOTRE INTERRUPTION DE PRATIQUE, vous parveniez à : «... »

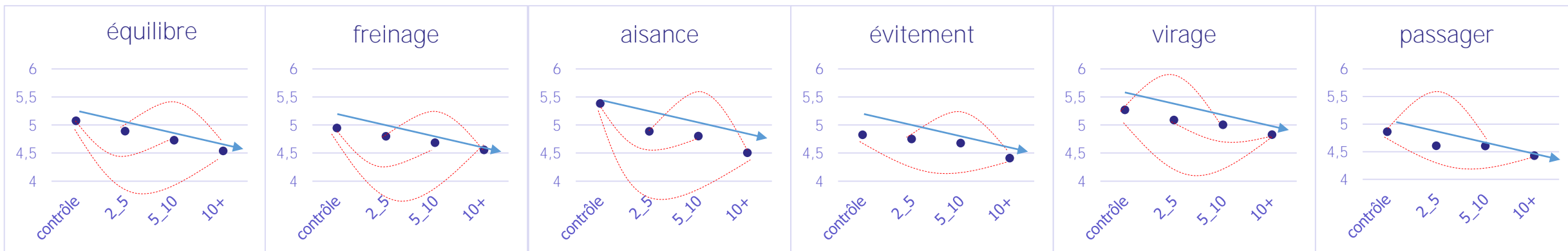
➔ LES PREMIERS TEMPS LORS DE VOTRE REPRISE, vous parveniez à: ... »

➔ Pour les continnants 1 mesure :

➔ En lisant attentivement chaque manœuvre, estimez la difficulté de chacune d'elles pour vous-même avec votre véhicule actuel. Parvenez-vous à :

Éléments en lien avec le risque après un temps d'arrêt plus ou moins long : Les compétences de conduite

Comparaison du niveau de compétence déclarée des continuants et des retournants à la reprise selon le temps d'interruption



Contrôle de l'effet de l'âge vs. l'interruption de conduite sur les compétences de conduite

	Groupe 2-5/5-10		Groupe 2-5/10+		Groupe 5-10/10+		Groupe 2-5/contrôle		Groupe 5-10/contrôle		Groupe 10+/contrôle	
	41-55	tous	41-55	tous	41-55	tous	41-55	tous	41-55	tous	41-55	tous
équilibre	ns	ns	ns	S	ns	ns	S	S	S	S	S	S
freinage	ns	ns	ns	S	ns	ns	ns	ns	S	S	S	S
aisance	ns	ns	S	S	ns	S	S	S	S	S	S	S
virage	ns	ns	ns	S	ns	ns	S	S	S	S	S	S
évitement	ns	ns	ns	S	ns	ns	ns	ns	ns	ns	ns	S
passager	ns	ns	ns	ns	ns	ns	S	ns	ns	S	S	S
Effectif	43/35		43/35		35/35		43/1002		35/1002		35/1002	

⇒ Toutes les compétences des retournants décroissent par rapport aux continuants à mesure que la période d'interruption est longue

⇒ L'interruption de conduite entraîne une diminution des compétences de conduite quel que soit l'âge des conducteurs

⇒ L'âge des conducteurs est un facteur cumulatif à l'effet de l'interruption de la conduite

stratégies de conduite (réalisées ou non) lors de la reprise après un temps d'arrêt plus ou moins long

	A tous les retournants					A ceux qui ont déclaré ne pas avoir suivi de stage		A tous les retournants	
	Item : « Au moment de votre reprise, qu'avez-vous fait ? »					Item : « Pourquoi n'avez pas suivi de stage ou de formation »		Item « Avec le recul, pour vous « remettre en selle », qu'est-ce qui aurait été utile pour vous ? »	
	Réponse ouverte					Stratégie = Stage, Formation, reprise encadrée			
	Autre <i>Non traité</i>	Rien de particulier, la pratique du 2-3 roues, ça ne s'oublie pas.	J'ai augmenté progressivement ma fréquence de pratique.	Au début, j'ai évité certains types de route.	J'ai suivi un stage ou une formation	<i>Je n'en avais pas besoin</i>	<i>Autres modalités (ordre décroissant)</i>		
Gr 2-5	6% n=13	59,29% n=83	27,14% n=45	7,86% n=16	0	42,86% n=60	Je n'y avais pas pensé Besoin mais trop cher Pas de centre à proximité	140	30% n=32
Gr 5-10	8% n=13	45,45% n=55	33,88% n=45	11,57% n=17	0	40,50% n=49		121	36% n=32
Gr 10 et+	13% n=22	36,14% n=60	36,14% n=60	15,06% n=27	0	27,11% n=45		166	55% n=59

Plutôt votes rapides pour les groupes « 5-10 ans » et « 10 ans et + » (Effet faible)

- Sur de nombreux critères : distinction nette entre ceux qui ont eu un temps d'arrêt plus court (2-5 ans) et ceux qui ont eu un temps d'arrêt long (plus de 10 ans)
- *Les retournants « 5-10 ans » = groupe plus ambivalent : + semblable en partie aux « 2-5 » (probablement les temps d'arrêt plus proche des 5 ans) et en partie aux « 10ans et + » (probablement les temps d'arrêt plus proche des 10 ans)*



Plus le temps d'interruption de conduite est long :

Déterminants et motivation : arrêt et reprise

- ⇒ Arrêt : + en lien avec chemin de vie : vie de couple et enfants
- ⇒ Reprise : + liée aux loisirs (balade, amusement, partager une passion)

Les difficultés à la reprise

- ⇒ + de difficultés de conduite déclarées à la reprise
 - en lien avec le gabarit du véhicule puis sa maniabilité
- ⇒ La familiarité avec le véhicule et l'aisance de conduite plus longue à revenir
- ⇒ Une diminution des compétences de conduite (avec un effet cumulatif de l'âge pour les plus âgés)

Le véhicule et la mobilité

- ⇒ + ils ont tendance à changer de catégorie de véhicule
- ⇒ Mobilité modifiée : vers moins de pratique mais dans des conditions optimales (météo)
- ⇒ + de mobilité en sociabilité : avec passager et en groupe

Les stratégies à la reprise

- ⇒ + de recours à des stratégies de reprise : majoritairement « augmenter progressivement leur pratique » et dans une moindre mesure « éviter certains types de route » au début (les voies rapides)
- ⇒ Intérêt déclaré pour les stages, formations et reprise encadrée
 - ➔ *cf projet S-PER : effet bénéfique des stages de perfectionnement sur les compétences + contraintes du coût et de l'accessibilité*

MERCI

Contacts

Isabelle Ragot-Court isabelle-ragot-court@univ-eiffel.fr

Vanessa Cucurullo vanessa.cucurullo@amdm.fr



Questions ?