

DYMOA+

Diagnostic d'Infrastructures et Dynamique du Véhicule pour
les Motos et les Autos

Livrable L3

Analyse qualitative des vidéos et étude de la perception de comportements de conduite de deux-roues motorisés relevés dans des séquences de conduite naturelle.

N° Livrable	L3	N° workpackage	WP3
Statut		Version finale	
Date		28/07/2022	
Responsable du document		Peggy SUBIRATS, Cerema Normandie Centre 10, chemin de la Poudrière, 76121 Le Grand-Quevilly peggy.subirats@cerema.fr	
Auteurs principaux		Clémence BRUNEVAL, Cécile COQUELET, Adrien D'AMBROSIO, Karine NICOLLEAU, Céline PARRAUD, Éric VIOLETTE	
Contributeur(s)			
Validation		Peggy Subirats	
Enregistrement		DYMOA_Livrable3.doc	

Résumé

Le projet DYMOA+ a permis de développer de nouvelles méthodes de diagnostic de la sécurité des infrastructures routières et de leurs usages par les deux roues motorisés (2RM) à l'aide d'Enregistreurs de Données Routières (EDR). Des flottes de 2RM (conducteurs volontaires) ont été équipées de ces EDR et ont permis l'enregistrement de données sur la dynamique des 2RM, comprenant des vidéos de l'environnement filmées grâce à des caméras situées à l'avant des 2RM. Dans le cadre de ce projet, ces vidéos ont été étudiées en les considérant comme des séquences de conduite naturelle, dans le but d'analyser la conduite des 2RM et d'identifier des situations considérées à risques au regard de la dynamique du véhicule et/ou du non-respect du code de la route (distances inter-véhicules courtes, dépassements par la droite, dépassements avec franchissement de ligne continue, dépassements avec un véhicule en face, remontées de files arrêtées ou ralenties, non-respect d'un signal d'arrêt obligatoire, virages coupés avec ligne continue, autre). Cette analyse a révélé que plus de 42% des vidéos étudiées présentent au moins une des situations de conduite dites à risques. Ce constat a fait naître de nouveaux questionnements :

- Ces comportements sont-ils considérés comme courants, dans la norme de la conduite d'un 2RM et/ou acceptables ?
- La perception de ces comportements est-elle la même pour les conducteurs de deux-roues motorisés et pour les automobilistes ?
- Existe-t-il une variabilité de cette perception en fonction des régions ?

Pour répondre à ces questions, des focus groups ont été menés avec des conducteurs de 2RM et des automobilistes. Ces focus groups révèlent de nombreuses similitudes dans la perception des différentes situations dites à risques parmi les participants, qu'ils soient conducteurs de 2RM ou automobilistes.

Globalement, les participants ont considéré les pratiques jugées les plus courantes comme faisant intégralement partie de la conduite en 2RM et donc acceptables, comme la remontée de file par exemple. Au contraire, d'autres comportements ont été jugés par les participants comme inacceptables et très marginaux, comme les dépassements avec un véhicule circulant en sens inverse arrivant en face ou les dépassements par la droite.

Table des matières

1	TABLE DES FIGURES	5
2	TABLE DES TABLEAUX	5
3	ANALYSE QUALITATIVE DES VIDEOS DU PROJET DYMOA+	6
3.1	OBJECTIFS	6
3.2	EXPLOITATION DES VIDEOS	6
3.2.1	<i>Vidéos exploitables</i>	6
3.2.2	<i>Considérer les vidéos du projet DYMOA+ comme des séquences de conduite naturelle</i>	7
3.2.3	<i>Identification des comportements « à risques » et des interactions</i>	8
3.2.4	<i>Identification du type de route et de l'environnement</i>	8
3.3	ANALYSE DES RESULTATS	9
3.3.1	<i>Identification d'un effet comportement spécifique à chaque conducteur</i>	9
3.3.2	<i>Analyse en fonction des différents comportements</i>	10
3.3.3	<i>Influence de l'interaction avec les autres usagers</i>	12
3.3.4	<i>Répartition en fonction du type de route et du milieu</i>	13
3.4	CONCLUSION SUR L'ANALYSE QUALITATIVE DES VIDEOS	13
4	ETUDE DE LA PERCEPTION DE COMPORTEMENTS DE CONDUITE DE DEUX-ROUES MOTORISES RELEVES DANS DES SEQUENCES DE CONDUITE NATURELLE.	14
4.1	INTRODUCTION	14
4.2	METHODE	14
4.2.1	<i>Focus group</i>	14
4.2.2	<i>Prise en compte des différents usagers et de l'influence régionale</i>	15
4.2.3	<i>Thématiques abordées</i>	15
4.2.4	<i>Réglementation liée à la méthode</i>	16
4.3	COMPOSITION DES GROUPES	16
4.3.1	<i>Objectif de composition des groupes</i>	16
4.3.2	<i>Recrutement des participants</i>	16
4.3.3	<i>Composition des groupes</i>	17
4.4	DEROULEMENT DES FOCUS GROUPS	19
4.4.1	<i>Support pour initier les échanges</i>	19
4.4.2	<i>Ordre des thématiques dans le déroulement des focus groups</i>	20
4.4.3	<i>Guide d'entretien</i>	21
4.4.4	<i>Synthèse du déroulement des focus groups</i>	21
4.5	FOCUS GROUPS REALISES EN REGION NORMANDIE	21
4.5.1	<i>Focus group réalisé en région Normandie avec des conducteurs de deux-roues motorisés</i>	21
4.5.2	<i>Focus group réalisé en région Normandie avec des automobilistes</i>	29
4.5.3	<i>Comparaison des focus groups réalisés en région Normandie</i>	37
4.6	FOCUS GROUPS REALISES EN REGION PROVENCE-ALPES-COTE D'AZUR	39
4.6.1	<i>Focus group réalisé en région Provence-Alpes-Côte d'Azur avec les conducteurs de deux-roues motorisé</i>	39
4.6.2	<i>Focus group réalisé en région Provence-Alpes-Côte d'Azur avec les automobilistes</i>	44
4.6.3	<i>Comparaison des focus groups réalisés en région Provence-Alpes-Côte d'Azur</i>	49
4.7	COMPARAISON DES 4 FOCUS GROUPS	51
4.7.1	<i>Remontée de file</i>	51
4.7.2	<i>Distances inter-véhicules courtes</i>	51
4.7.3	<i>Dépassement</i>	52
4.7.4	<i>Virage coupé</i>	52
4.7.5	<i>Non-respect d'un signal d'arrêt obligatoire</i>	52
4.7.6	<i>Neutre</i>	52
4.7.7	<i>Thématiques transversales</i>	53
5	CONCLUSION	54
6	ANNEXES	55
7	BIBLIOGRAPHIE	ERREUR ! SIGNET NON DEFINI.

1 Table des figures

Figure 1 Illustration de l'enregistrement des vidéos en fonction de la détection de déclenchements dynamiques.	6
Figure 2 Images extraites de vidéos du projet DYMOA enregistrées de nuit, avec un fort ensoleillement ou avec une qualité trop faible.....	6
Figure 3 Répartition géographique des vidéos exploitées.	7
Figure 4 Pourcentage de vidéos exploitées présentant au moins un comportement « à risques » pour les différents couples véhicule/conducteur.	9
Figure 5 Pourcentage de vidéos exploitées présentant au moins une fois les comportements « à risques » en fonction de la localisation géographique.	10
Figure 6 Pourcentage de vidéos exploitées présentant au moins une fois un dépassement « à risques » en fonction de la localisation géographique.	11
Figure 7 Proportion des vidéos étudiées avec ou sans comportement « à risques » en fonction de la présence ou non d'interaction pour différentes zones géographiques.	12
Figure 8 Répartition des vidéos étudiées en fonction du type de route et du milieu.	13
Figure 9. <i>Flyers</i> de recrutement pour les focus groups regroupant des conducteurs de 2RM en régions PACA et Normandie	17
Figure 10. Composition théorique des groupes à partir des objectifs de recrutement.....	18
Figure 11. Composition des groupes en région PACA.....	18
Figure 12. Composition des groupes en région Normandie	19
Figure 13. Illustration de la séquence vidéo sur les distances inter-véhicules courtes	20
Figure 14. Déroulement des focus groups.	21

2 Table des tableaux

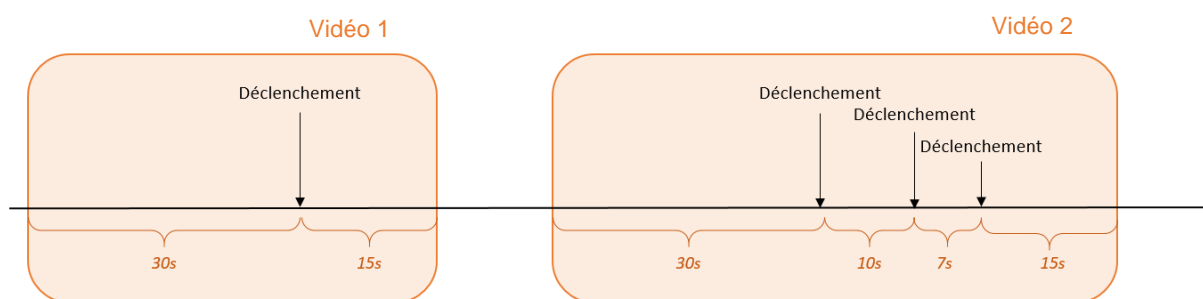
Tableau 1. Objectifs de composition des groupes et critères de sélection des participants.....	16
--	----

3 Analyse qualitative des vidéos du projet DYMOA+

3.1 Objectifs

Dans le cadre du projet DYMOA+, des deux-roues motorisés (2RM) ont été équipés d'Enregistreurs de Données Routières (EDR) et de caméras fixées à l'avant des véhicules. Une vidéo a été enregistrée à chaque détection d'un déclenchement dynamique qui correspond à priori à une situation de conduite non maîtrisée ou à la limite de la maîtrise du véhicule qui n'occasionne pas nécessairement de choc ni de dégâts. La vidéo débutait 30 secondes avant et se finissait 15 secondes après ce déclenchement ou 15 secondes après le déclenchement suivant si les deux étaient espacés de moins de 15 secondes.¹(Figure 1)

Figure 1 Illustration de l'enregistrement des vidéos en fonction de la détection de déclenchements dynamiques.



L'objectif de ce workpackage est de développer de nouvelles connaissances sur la conduite des 2RM à partir de l'analyse des vidéos enregistrées dans le cadre du projet DYMOA en les considérant comme des séquences de conduite naturelle. Cette analyse des vidéos est construite sur la recherche et la qualification des situations de conduite « à risques ». La notion de risque est basée d'une part sur les infractions aux règles du Code de la route et d'autre part sur l'observation de comportements considérés comme dangereux au regard de l'accidentalité des 2RM.

3.2 Exploitation des vidéos

3.2.1 Vidéos exploitables

Le projet DYMOA aurait dû s'accompagner de l'enregistrement de 3051 vidéos de conduite de 2RM. Les défauts d'enregistrement rencontrés lors du projet ont réduit ce nombre à 894 vidéos. En fonction des conditions météorologiques, d'ensoleillement et de qualité d'image, les vidéos sont plus ou moins lisibles pour effectuer l'analyse des comportements. (Figure 2)

Figure 2 Images extraites de vidéos du projet DYMOA enregistrées de nuit, avec un fort ensoleillement ou avec une qualité trop faible.



¹ Les détails de l'enregistrement des vidéos sont présentés dans le livrable associé au WP0.

Finalement, après avoir écarté les vidéos inexploitable car trop illisibles, les vidéos enregistrées sur parkings ou voies privées et les vidéos enregistrées lors de passages sur des zones GPS², 524 vidéos ont pu être exploitées pour cette analyse. Ces vidéos correspondent à un peu moins de 7h d'enregistrement³.

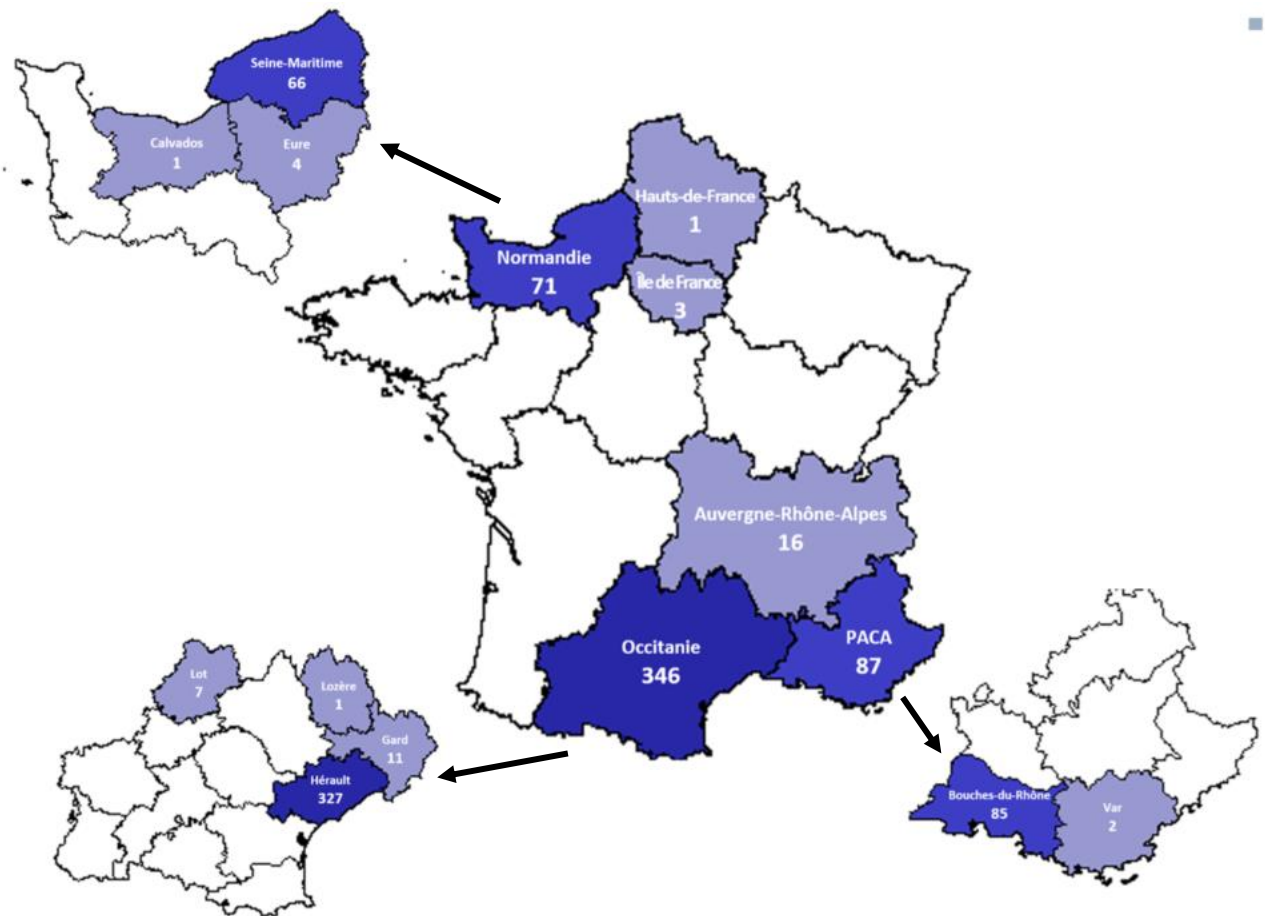
Les vidéos exploitées ont majoritairement été enregistrées dans 3 départements : (Figure 3)

- Hérault : 62,4%
- Seine-Maritime : 12,6%
- Bouches-du-Rhône : 16,6%

Les autres départements ne représentent que 8,4% des vidéos.

Cette répartition des vidéos est cohérente avec celle des départements dans lesquels les conducteurs de 2RM ont été équipés.

Figure 3 Répartition géographique des vidéos exploitées.



3.2.2 Considérer les vidéos du projet DYMOA+ comme des séquences de conduite naturelle

Les vidéos sont associées à la détection d'un déclenchement dynamique correspondant à priori à une situation de conduite non maîtrisée ou à la limite de la maîtrise du véhicule qui n'occasionne pas nécessairement de choc ni de dégâts. Cette condition d'enregistrement fait à priori penser qu'il s'agit d'extraits de situations de conduite très spécifiques, non représentatifs des comportements de conduite habituels des participants. Cependant, l'analyse détaillée des situations lors des déclenchements dynamiques met en évidence que les vidéos ne sont pas, pour une majorité, associées à des situations très particulières, susceptibles d'affecter fortement le comportement du

² Le détail de la notion de zone GPS est présenté dans le livrable associé au WP0.

³ 6h, 53 minutes et 24 secondes

conducteur. En effet, sur les 433⁴ situations de conduite de 2RM ayant généré un déclenchement dynamique et qui sont identifiables sur les vidéos enregistrées :

- 31% sont liées à un passage sur un ralentisseur
- 15% sont liées à d'autres sollicitations verticales : passage sur un défaut de la chaussée, des pavés, une voie ferrée, des bandes rugueuses, ...
- 23% sont liées à des freinages sans interaction avec d'autres usagers de la route et sans événement particulier visible sur la vidéo

Finalement les situations à l'origine des déclenchements dynamiques enregistrés permettent de considérer les vidéos enregistrées dans le cadre du projet DYMOA comme des vidéos d'extraits de conduite naturelle.

3.2.3 Identification des comportements « à risques » et des interactions

Afin d'identifier et de comptabiliser les comportements « à risques », un codage a été mis en place à partir des comportements les plus fréquemment observés dans les enregistrements. Ainsi pour chaque vidéo, l'analyse précise si les comportements suivants sont présents ou absents :

- Distance inter-véhicules courte
- Dépassement par la droite
- Dépassement avec franchissement de ligne continue
- Dépassement avec véhicule en face
- Remontée de file arrêtée ou ralentie
- Non-respect d'un signal d'arrêt obligatoire (STOP ou feu tricolore au rouge)
- Virage coupé avec ligne continue
- Autre comportement « à risques »

Pour chaque vidéo, qu'un comportement « à risques » ait été identifié ou non, l'analyse indique si le conducteur a été en interaction ou non avec d'autres usagers de la route. Ce sont des vidéos pour lesquelles le conducteur de 2RM est amené à suivre, dépasser, croiser ou laisser passer un autre usager motorisé ou non (piéton, cycliste).

3.2.4 Identification du type de route et de l'environnement

Pour chaque vidéo, l'environnement et le type de route ont été indiqués en fonction des informations visibles sur les images. Ainsi les vidéos ont été classées dans les différentes catégories suivantes :

- Route bidirectionnelle de rase campagne
- Route à chaussée séparée de rase campagne
- Route variable située dans un milieu périurbain
- Route bidirectionnelle en milieu urbain
- Route à chaussée séparée en milieu urbain
- Route à sens unique en milieu urbain
- Mixte
- Indéterminé⁵

⁴ Ce chiffre correspond au nombre de situations de déclenchement qui ont pu être identifiées hors parkings et voies privées.

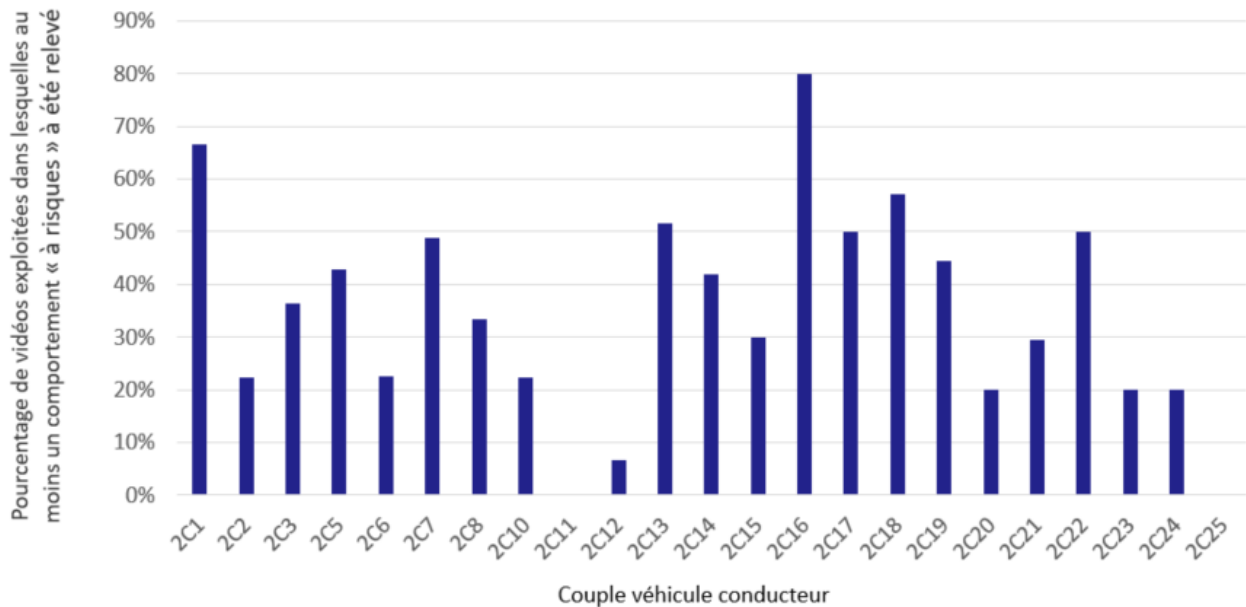
⁵ Les vidéos ne permettent pas toujours d'identifier clairement le milieu ou le type de route.

3.3 Analyse des résultats

3.3.1 Identification d'un effet comportement spécifique à chaque conducteur

Figure 4 Pourcentage de vidéos exploitées présentant au moins un comportement « à risques » pour les différents couples véhicule/conducteur.

Seuls les couples véhicule/conducteur pour lesquels des vidéos ont été exploitées sont présentés.

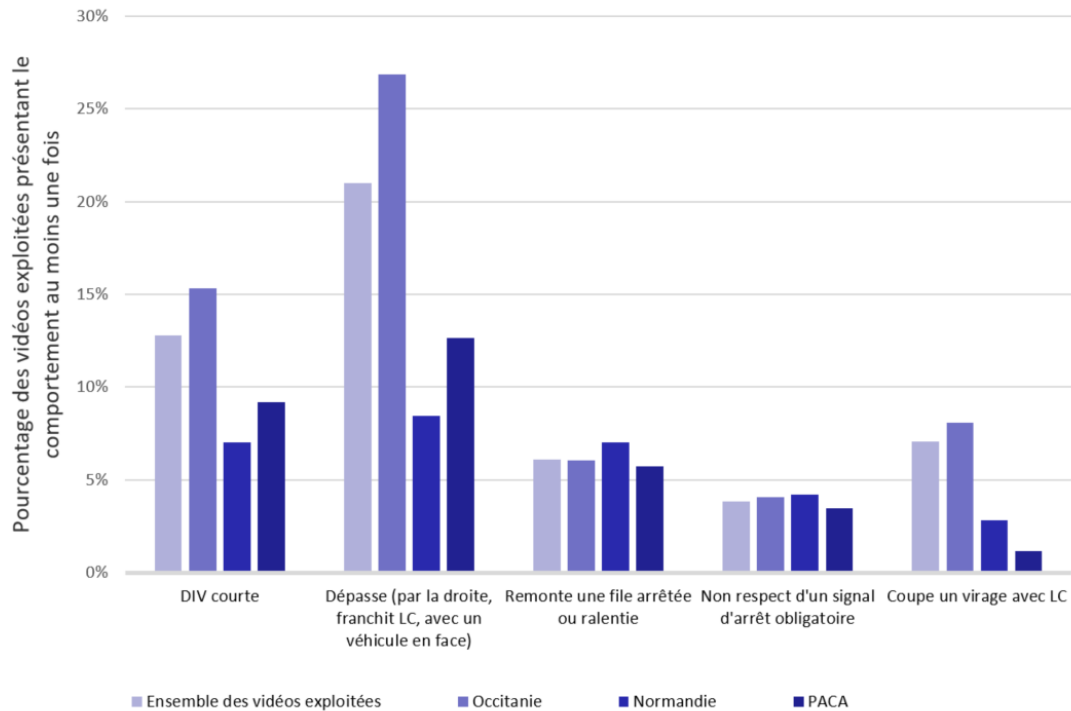


Comme le montre la Figure 4, on observe une diversité assez importante dans les comportements des conducteurs de 2RM participants. Pour certains, aucun comportement « à risques » n'a été identifié dans les vidéos exploitées, pour d'autres on observe jusqu'à 80% des vidéos présentant au moins un comportement « à risques ».

Les pourcentages observés ne sont pas représentatifs de l'ensemble des comportements « à risques » identifiés mais seulement du nombre de vidéos avec au moins un de ces comportements. En effet, dans certaines vidéos on peut relever jusqu'à 5 types de comportements « à risques » différents avec plusieurs occurrences pour chacun.

3.3.2 Analyse en fonction des différents comportements

Figure 5 Pourcentage de vidéos exploitées présentant au moins une fois les comportements « à risques » en fonction de la localisation géographique.



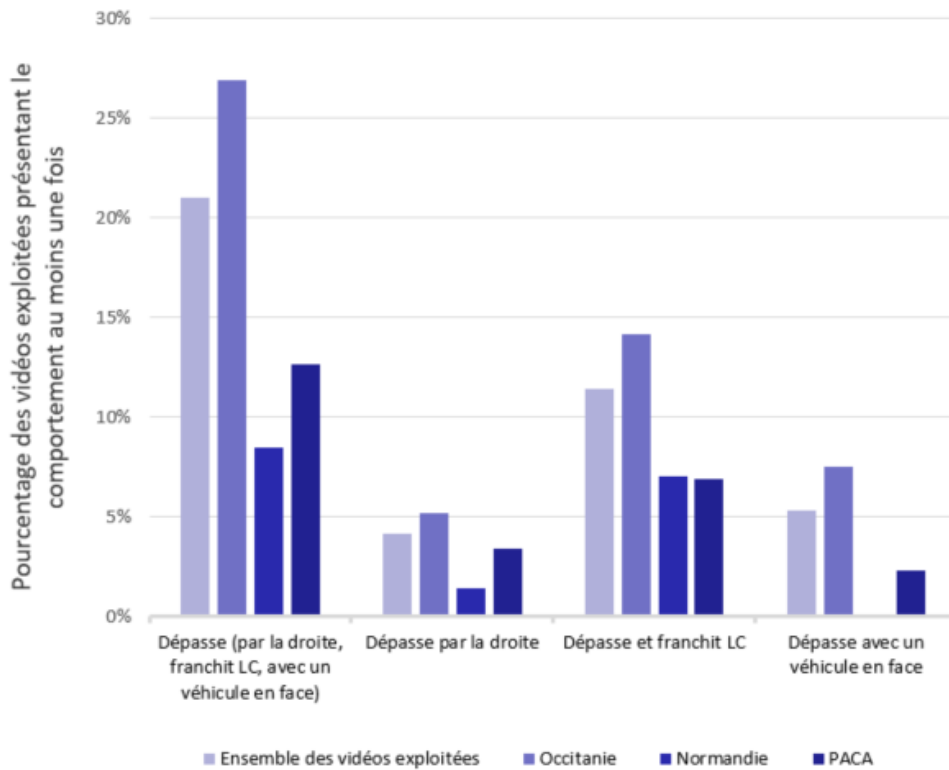
La thématique du dépassement est celle qui est la plus marquée dans les résultats. (Figure 5) Les dépassements « à risques » (dépassement par la droite, dépassement avec franchissement de ligne blanche et dépassement avec un véhicule en face) ont été observés dans presque 21% des vidéos exploitées. On retrouve ensuite dans l'ordre décroissant, les thématiques des distances inter-véhicules courtes (13%), des virages coupés avec une ligne continue (7%), des remontées de files arrêtées ou ralenties (6%) et enfin du non-respect d'un signal d'arrêt obligatoire (4%).

Concernant les différences régionales entre les 3 régions les plus représentées dans les vidéos, on observe les éléments suivants :

- Peu de différences concernant la remontée de file et le non-respect d'un signal d'arrêt obligatoire.
- Des différences sur les virages coupés avec une ligne continue, des valeurs assez proches pour les régions Normandie et PACA (2 et 1%) et une valeur plus élevée pour la région Occitanie avec 8% des vidéos qui présentent au moins une fois ce comportement. Ce résultat peut être nuancé car la région Occitanie est la région pour laquelle on dispose du plus grand nombre de vidéos : 346, alors que les autres régions comptent moins d'une centaine de vidéos chacune.
- Pour la distance inter-véhicule courte et les dépassements dangereux, on retrouve en tête la région Occitanie puis PACA et enfin Normandie. Les écarts étant particulièrement marqués, encore une fois, entre la région Occitanie et les deux autres régions étudiées.

La Figure 6 détaille la thématique des dépassements.

Figure 6 Pourcentage de vidéos exploitées présentant au moins une fois un dépassement « à risques » en fonction de la localisation géographique.



Le comportement de dépassement le plus observé dans les vidéos est celui avec franchissement de ligne continue. Il est observé dans environ 7% des vidéos pour les régions Normandie et PACA et dans 14% pour la région Occitanie.

Les dépassements par la droite et en présence qu'un véhicule en face sont préoccupants car ils correspondent à des situations où le véhicule confronté à cette manœuvre du 2RM ne s'y attend pas.

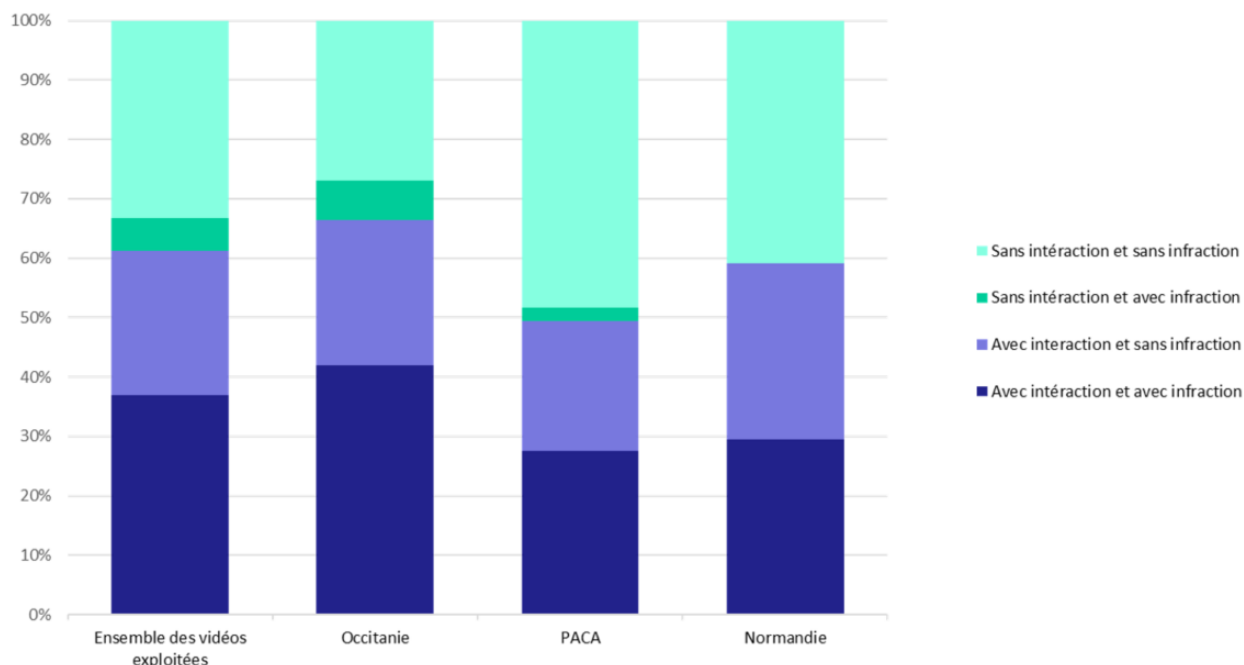
Les dépassements avec un véhicule en face n'ont pas été observés en région Normandie mais sont visibles dans 7,5% des vidéos de la régions Occitanie, cela représente plus de 45 observations du comportement dans la région avec les occurrences multiples visibles dans certaines vidéos.

Au total, les dépassements par la droite ont été observés 27 fois dans 17 vidéos différentes.

La thématique des dépassements est particulièrement importante dans l'études des 2RM et des comportements de conduite qui leurs sont associés. D'après l'étude FLAM 2RM réalisée sur les accidents mortels impliquant des 2RM en 2015, 25,6% des accidents étudiés étaient liés à un dépassement. Parmi ces accidents liés à des dépassements, l'analyse des facteurs de causalité a mis en évidence que 44% étaient liés à des dépassements dangereux.

3.3.3 Influence de l'interaction avec les autres usagers

Figure 7 Proportion des vidéos étudiées avec ou sans comportement « à risques » en fonction de la présence ou non d'interaction pour différentes zones géographiques.



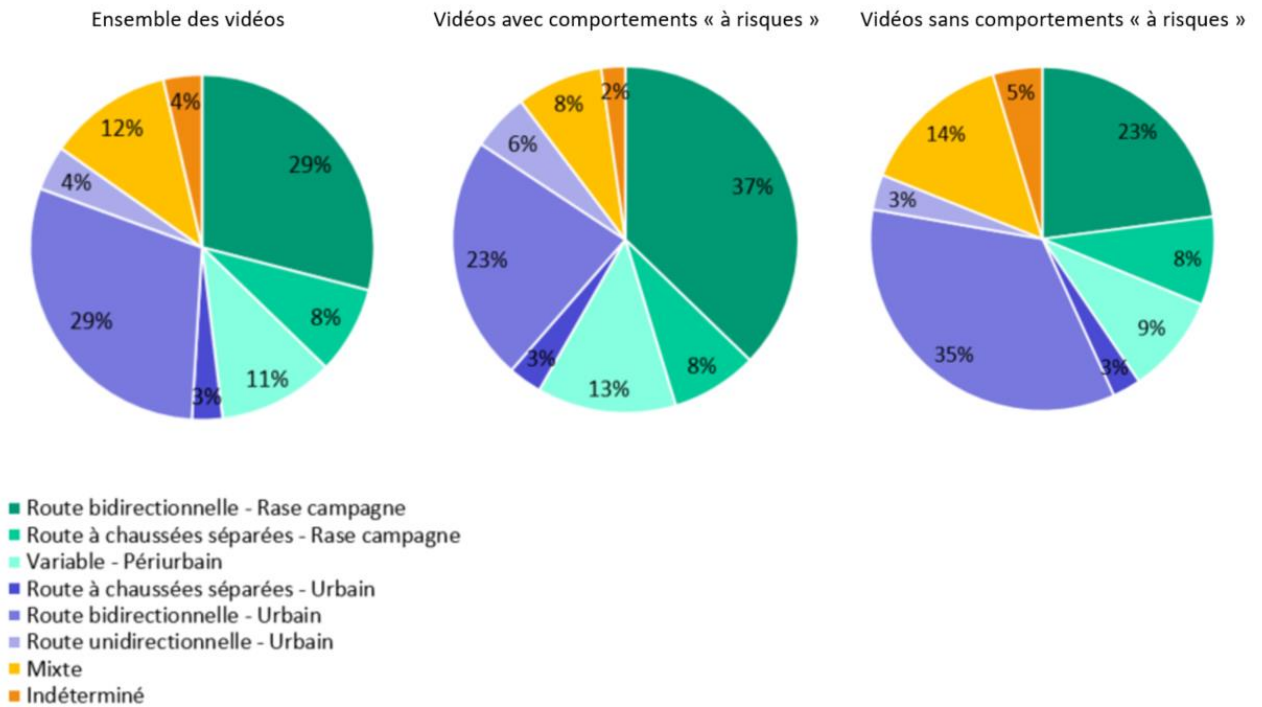
Si on considère l'ensemble des vidéos exploitées (Figure 7), les vidéos avec interactions représentent 31%⁶ et parmi ces vidéos avec interactions, 60%⁷ présentent au moins un comportement « à risques ». A l'échelle des 3 régions étudiées on retrouve globalement la même répartition sauf pour la région Normandie pour laquelle aucune des vidéos sans interactions avec les autres usagers ne présente de comportement « à risques ». Il semble d'après ces résultats que les cas de comportements « à risques » sont sur-représentés dans les séquences vidéos où le conducteur est en interaction avec d'autres usagers.

⁶ 321 vidéos avec au moins une interaction avec d'autres usagers.

⁷ 194 vidéos avec au moins une interaction et au moins un comportement « à risques ».

3.3.4 Répartition en fonction du type de route et du milieu

Figure 8 Répartition des vidéos étudiées en fonction du type de route et du milieu.



La Figure 8 illustre les milieux associés au trajets effectués dans les vidéos. Les trajets enregistrés sur les vidéos sont localisés pour 48% en rase campagne ou milieu périurbain et pour 36% en milieu urbain. Cette répartition est modifiée en faveur du milieu urbain pour les vidéos sans comportements « à risques » : 40% en rase campagne et milieu périurbain et 41% en milieu urbain. Les vidéos qui présentent au moins un comportement « à risques » sont majoritairement enregistrées dans les milieux rase campagne et périurbain 58% contre seulement 32% dans le milieu urbain.

Les routes bidirectionnelles sont celles sur lesquelles le plus grand nombre de vidéos ont été enregistrées, que ce soit avec ou sans comportements « à risques », elles représentent environ 58% des vidéos (60% avec comportement « à risques », 58% sans). La répartition des routes à chaussées séparées est la même pour les 3 diagrammes circulaires : 11%.

Globalement la différence entre les vidéos avec et sans comportements « à risques » est visible sur les milieux avec une plus grande représentation des milieux périurbain et rase campagne pour les vidéos « avec » et une plus grande représentation du milieu urbain pour les vidéos « sans ».

3.4 Conclusion sur l'analyse qualitative des vidéos

L'analyse a mis en évidence que plus de 42% des vidéos étudiées présentent au moins un comportement « à risques ». Les dépassements sont particulièrement représentés parmi ces comportements alors qu'ils sont déjà identifiés comme un sujet sensible dans l'accidentalité des 2RM. On note un fort effet conducteur avec une grande variabilité dans la conduite de l'un à l'autre et un effet région beaucoup plus modéré. Les comportements identifiés sont sur-représentés dans les milieux de rases campagne et dans des situations d'interaction avec d'autres usagers.

4 Etude de la perception de comportements de conduite de deux-roues motorisés relevés dans des séquences de conduite naturelle.

4.1 Introduction

La conduite d'un deux-roues motorisé d'une cylindrée supérieure à 50 cm³ (2RM) semble être plus « à risque » que la conduite des autres types de véhicules : en 2020, les conducteurs de 2RM représentaient 19% des tués sur les routes françaises (ONISR, 2021), alors qu'ils représentent environ 2% du trafic routier français (SOeS, 2013). 73 % des motocyclistes sont présumés responsables des accidents mortels dans lesquels ils sont impliqués, contre 64% pour les conducteurs des autres types de véhicules (ONISR, 2021). En cause, essentiellement la vitesse excessive, l'alcool et les dépassements (ONISR, 2021). Ainsi, depuis de nombreuses années, le comportement routier des conducteurs de 2RM est pointé du doigt.

Les conducteurs de 2RM sont communément considérés comme moins respectueux de la règle. En effet, une étude, basée sur le Motorcycle Rider Behavior Questionnaire (MRBQ), a montré que le comportement à risque accidentel le plus fréquemment auto-rapporté par les conducteurs de 2RM (125cm³ et plus) est celui des violations ordinaires (Coquelet, 2018), qui inclut des items tels que le chevauchement de la ligne continue pour un dépassement ou encore la circulation inter-files à vive allure. Ces violations (ou transgressions) sont intentionnelles. Aux yeux des conducteurs de 2RM, ces comportements routiers semblent faire partie de la conduite « normale » de ce type de véhicule.

De plus, la Théorie du Comportement Planifié (Özkan, Lajunen, Doğruyol, & Yıldırım, 2012) peut également expliquer certains comportements dits à risque des conducteurs de 2RM, comme l'attitude positive qu'ils ont envers la vitesse, ou encore leur intention à déroger à la règle (Steg & Van Brussel, 2009 ; Watson, Tunnicliff, White, Schonfeld, & Wishart, 2007)

Enfin, les capacités dynamiques d'un 2RM permettent à son conducteur de conduire d'une façon très différente de celle d'un automobiliste par exemple. Un 2RM est très étroit et favorise la circulation entre les autres véhicules, et sa puissance permet de se dégager rapidement de situations de circulation complexes.

Ainsi, suite aux conclusions de l'analyse qualitative des vidéos de conduite naturelle présentées dans la première partie du présent rapport, de nouveaux questionnements ont émergé, notamment au sujet des comportements considérés comme « à risque » et récurrents observés dans les vidéos. Cela interroge sur la façon dont ces comportements sont perçus par les conducteurs de 2RM eux-mêmes et par les usagers de la route, ainsi que sur leur acceptabilité.

Dans cette seconde partie, l'étude a donc pour objectif de répondre aux questions suivantes :

- Ces comportements sont-ils considérés comme courants, dans la norme de la conduite d'un 2RM et/ou acceptables ?
- La perception de ces comportements est-elle la même pour les conducteurs de 2RM et pour les automobilistes ?
- Existe-t-il une variabilité de cette perception en fonction des régions ?

4.2 Méthode

4.2.1 Focus group

L'étude a été effectuée à partir de verbatims extraits de « focus groups ». Cette méthode des focus groups est de plus en plus fréquemment utilisée dans les travaux de recherche en psychologie sociale pour l'analyse des représentations sociales dans différents domaines scientifiques (Bonniec, et al., 2016 ; Brug, Debie, van Assema, & Weijts, 1995 ; Kalampalikis, 2011). Cette

méthode a été jugée pertinente pour une étude exploratoire sur la perception de certains comportements « à risque » de conducteurs de 2RM.

Les focus groups sont des discussions de groupe ouvertes, organisées dans le but de cerner un sujet ou une série de questions pertinentes pour une recherche (Kitzinger, Markova, & Kalampalikis, 2004 ; Wilkinson, 1998). Cette technique d'entretien repose sur la dynamique de groupe et permet d'explorer et de stimuler différents points de vue par la discussion. Les échanges favorisent l'émergence de connaissances, d'opinions et d'expériences comme une réaction en chaîne grâce à la réunion de personnalités diverses favorisant l'expression et la discussion d'opinions controversées. Cette méthode d'enquête permet par l'expression directe des participants de faire émerger des idées diverses, parfois inattendues pour le chercheur, reflet des valeurs sociales, culturelles et/ou religieuses de chacun.

Des études ont montré que l'utilisation de supports vidéo comme base pour l'animation de focus groups permettait de provoquer des réactions chez les participants, leur donnait envie de parler et d'échanger. Aussi, cette méthode a été privilégiée dans le cadre de la présente étude (Bramston, Rouf, & Allman-Farinelli, 2020 ; Broll G. , Hussmann, Rukzio, & Wimmer, 2007 ; Nour, Cheng, Farrow, & Allman-Farinelli, 2018).

Les focus groups ont donc été articulés autour du visionnage de vidéos enregistrées dans le cadre du projet DYMOA.⁸ Les échanges ont été enregistrés afin d'être retranscrit puis analysés. L'équipe projet de l'Université Gustave Eiffel a réalisé la retranscription à partir des enregistrements pour les focus groups réalisés en région PACA. L'équipe projet du Cerema a sous-traité la retranscription des focus groups réalisés en Normandie.⁹

4.2.2 Prise en compte des différents usagers et de l'influence régionale

Pour répondre à l'objectif de comparaison de la perception entre les différents types d'usagers, les entretiens ont été menés avec un groupe de conducteurs de 2RM d'une part et un groupe d'automobilistes (non conducteurs de 2RM) d'autre part.

De la même façon, pour permettre une comparaison entre les deux zones géographiques où ont été équipés les conducteurs de 2RM du projet DYMOA (Normandie, Occitanie/PACA), ces deux focus groups ont été réalisés en parallèle en région Normandie et en région PACA.

Les 2 focus groups de la région Normandie ont été réalisés par l'équipe projet du Cerema et les 2 de la région PACA par l'équipe projet de l'Université Gustave Eiffel.¹⁰

4.2.3 Thématiques abordées

Les thématiques abordées lors des focus groups sont celles qui ont émergées lors de l'analyse des vidéos, à savoir :

- Les distances inter-véhicules courtes ;
- Les dépassements « à risques »¹¹ ;
- Les remontées de file arrêtée ou ralentie ;
- Le non-respect d'un signal d'arrêt obligatoire (STOP ou feu tricolore au rouge) ;
- Les virages coupés avec ligne continue ;
- Les autres comportements dits « à risques ».

Remarque :

Au cours des échanges, la distinction n'a pas toujours été faite entre remontée de file et circulation inter-files. Dans la suite de ce rapport, le terme « remontée de file » regroupera les deux pratiques.

⁸ Le détail de l'enregistrement de ces vidéos est présenté dans la première partie de ce rapport.

⁹ Voir le paragraphe suivant qui détaille la répartition des focus groups entre les équipes projet.

¹⁰ La répartition des focus groups entre les équipes projet a été effectuée en fonction des emplacements des différentes structures professionnelles.

¹¹ Regroupe les thématiques : dépassement par la droite, dépassement avec franchissement de ligne continue, dépassement avec véhicule en face.

4.2.4 Réglementation liée à la méthode

L'organisation des focus groups et l'enregistrement audio des échanges impliquent la collecte de données personnelles sur les participants, cette étude est donc soumise au Règlement Général sur la Protection des Données (RGPD).

Les participants ont reçu et signé un formulaire de consentement établi par l'Université Gustave Eiffel. Ce document formalise l'accord des participants pour être enregistrés durant toute la durée des entretiens. Il est nécessaire pour que les données recueillies puissent être utilisées dans le cadre du projet. Le protocole de recueil de données dans le cadre des focus groups du Cerema et de l'Université Gustave Eiffel est conforme à l'application de la réglementation RGPD en vigueur dans les deux organismes.

4.3 Composition des groupes

4.3.1 Objectif de composition des groupes

Les focus groups sont généralement composés de 4 à 8 participants (Kitzinger, Markova, & Kalampalikis, 2004), certaines sources bibliographiques conseillent de recruter entre 6 et 8 participants (Moreau, et al., 2004). Ce nombre permet des échanges riches, dans lesquels chaque participant peut s'exprimer. L'objectif de recrutement pour le projet a été fixé à 8 personnes par focus group, de façon à avoir un groupe avec un effectif suffisant même en cas de désistement.

Les participants ont été recrutés afin de respecter au mieux une composition cohérente avec la répartition des usagers des deux types de véhicules (2RM et véhicule léger) en France (Kantar TNS, 2020).

Le recrutement des participants a été fait de façon à ce que chaque groupe soit cohérent avec les problématiques abordées. Des critères, tels que le sexe et l'âge par exemple, ont été pris en compte (Tableau 1).

Tableau 1. Objectifs de composition des groupes et critères de sélection des participants

Conducteurs de 2RM	Automobilistes
Objectifs de composition des groupes	
<ul style="list-style-type: none">• 2 participants par classe d'âge (18-21 ans ; 22-45 ans ; 46-65 ans ; 66 ans et plus)• 2 femmes et 6 hommes• Représentation de tous les types de 2RM : conducteurs de motocyclette légère (MTL), de motos (MTT1 : motos légères et MTT2 : plus grosses cylindrées), de scooters (2 ou 3 roues)	<ul style="list-style-type: none">• 4 femmes et 4 hommes
Critères de sélection des participants	
<ul style="list-style-type: none">• Au moins 1 an d'expérience de conduite en 2RM	<ul style="list-style-type: none">• Utilisation du véhicule au moins 2 fois par semaine• Au moins un an d'expérience de conduite en véhicule léger• Non conducteurs de 2RM

4.3.2 Recrutement des participants

Le recrutement a été effectué en parallèle en région Normandie et en région PACA par les deux équipes projet. Il s'agissait d'un appel à participation proposant une indemnisation de 50€ pour les

volontaires retenus¹². Les appels à candidature ont été diffusés grâce à des *flyers* : un *flyer* pour chaque focus group.

Figure 9. *Flyers* de recrutement pour les focus groups regroupant des conducteurs de 2RM en régions PACA et Normandie



Université Gustave Eiffel

Appel à participation

Dans le cadre du projet DYMOA+, une étude portant sur la pratique du deux-roues motorisé, l'Université Gustave Eiffel (ex IFSTTAR) vous invite à participer à un entretien de groupe convivial* pendant lequel vous pourrez échanger autour de ce sujet.

L'entretien se déroulera le 6 Juillet 2021 à 14h à l'Université Gustave Eiffel à Salon-de-Provence, il durera 3 heures maximum et vous serez indemnisé.e à hauteur de 50€ pour votre participation.

Les données personnelles vous concernant resteront strictement confidentielles et seront anonymisées.

Si vous circulez régulièrement en deux-roues motorisé et que vous êtes intéressé.e par notre étude, merci de nous contacter par mail ou par téléphone :

Adrien D'ambrosio adrien.dambrosio@univ-eiffel.fr
06 72 09 87 48



CREDIT : LMA - Université Gustave Eiffel

*Cet entretien se déroulera dans le respect des règles sanitaires



RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
Liberté
Égalité
Fraternité

Cerema
CLIMAT & TERRITOIRES DE DEMAIN

Appel à participation

Dans le cadre du projet DYMOA+, une étude portant sur la pratique du deux-roues motorisé, le Cerema vous invite à participer à un entretien de groupe convivial* pendant lequel vous pourrez échanger autour de ce sujet.

L'entretien se déroulera le 28 juin 2021 à 14h au Cerema Normandie Centre à Le Grand Quevilly. Il durera 3 heures maximum et les participants seront indemnisés à hauteur de 50€.

Les données personnelles des participants resteront strictement confidentielles et seront anonymisées.

Si vous circulez régulièrement en deux-roues motorisé (scooter 2 et 3 roues, moto) et que vous êtes intéressé.e par notre étude, merci de nous contacter :

06 67 23 29 64
sod.dmi.dterouest@cerema.fr



CREDIT : LMA - Université Gustave Eiffel

*Cet entretien se déroulera dans le respect des consignes sanitaires.

Dans les deux régions, la majeure partie du recrutement a été effectué par le biais du réseau personnel des membres de l'équipe projet et par l'intermédiaire de professionnels et associations (auto-écoles, garages, ...). Pour le recrutement en région Normandie, le Cerema a également diffusé les informations de recrutement en interne afin de recruter des agents dont le domaine d'expertise ne concernait pas le domaine d'étude.

Le recrutement a ciblé des personnes ne se connaissant pas afin que chaque participant puisse s'exprimer librement, notamment sur les sujets impliquant des infractions au Code de la route.

4.3.3 Composition des groupes

Les recrutements ont été fait de façon à respecter au mieux les objectifs de composition des groupes. Ces objectifs ont été globalement respectés, bien que partiellement atteints. Les détails de la composition des différents groupes sont présentés dans les figures suivantes.

¹² Le choix des candidats a été effectué de façon à respecter les critères établis au préalable.

Figure 10. Composition théorique des groupes à partir des objectifs de recrutement

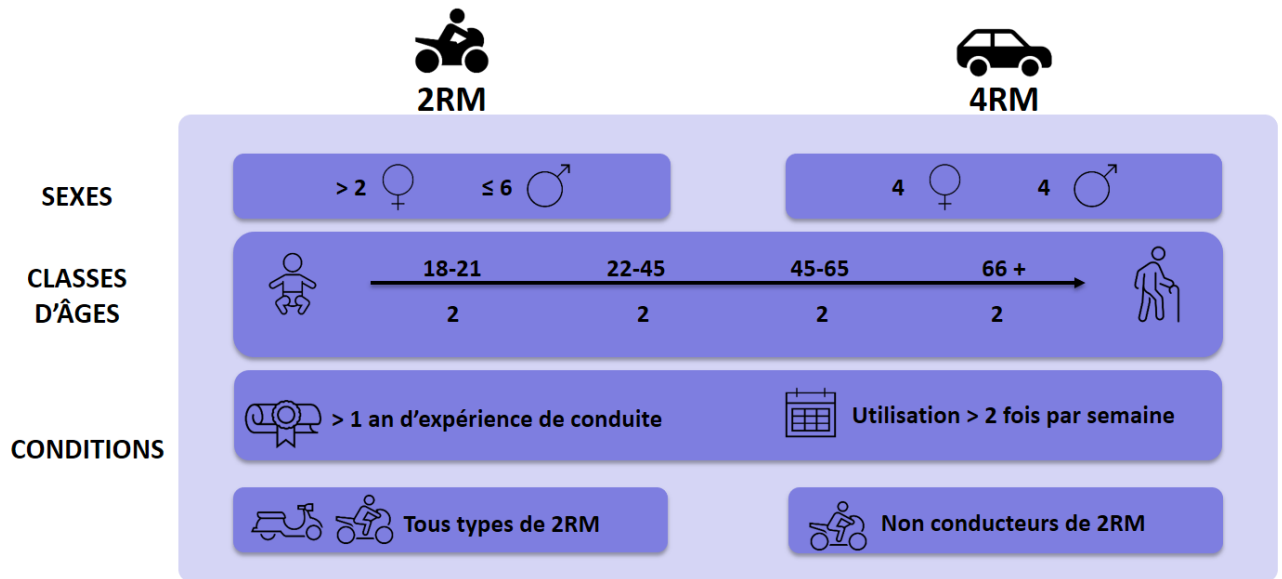


Figure 11. Composition des groupes en région PACA

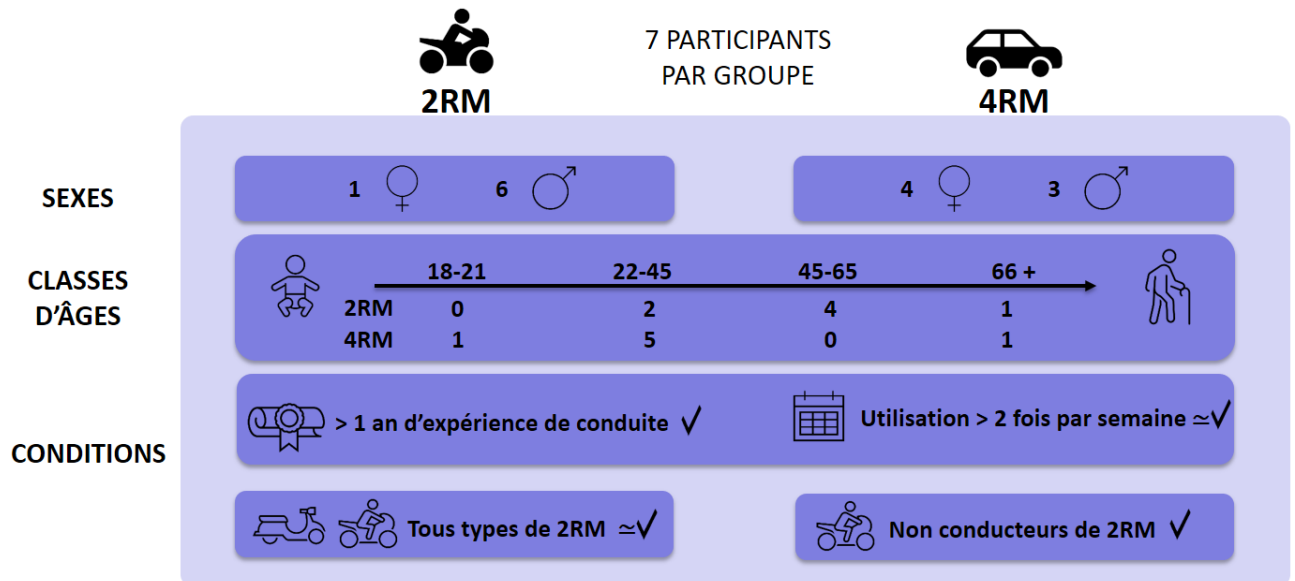
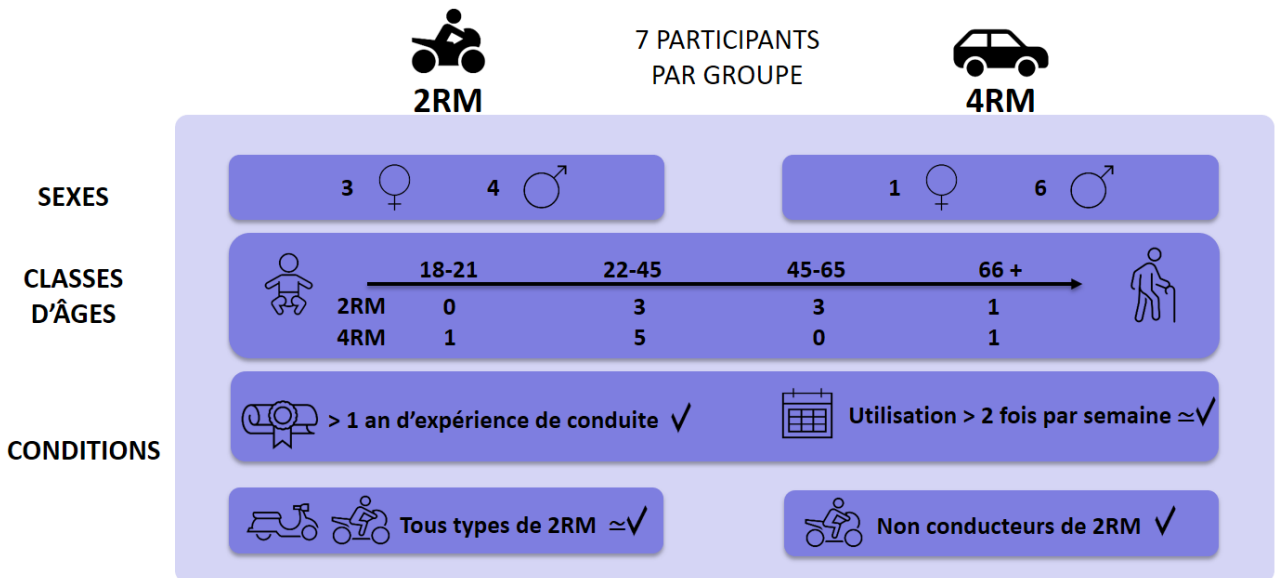


Figure 12. Composition des groupes en région Normandie



Pour les deux régions, les participants des deux groupes d'usagers avaient au moins 1 an d'expérience de conduite et les participants du groupe des automobilistes n'étaient pas conducteurs de 2RM.

En région Normandie, les participants automobilistes utilisaient tous leur véhicule au moins 2 fois par semaine. Concernant les conducteurs de 2RM, la majorité utilisait son véhicule 2 fois par semaine (chiffre variable en fonction des conditions météorologiques), certains participants l'utilisaient tous les jours, dont un qui n'utilisait plus de voiture.

En région PACA, les automobilistes utilisaient également tous leur véhicule au moins 2 fois par semaine. Les conducteurs de 2RM avaient des profils variés, allant de l'utilisation ponctuelle (2 fois par semaine), à l'utilisation quasi-exclusive pour leurs déplacements.

4.4 Déroutement des focus groups

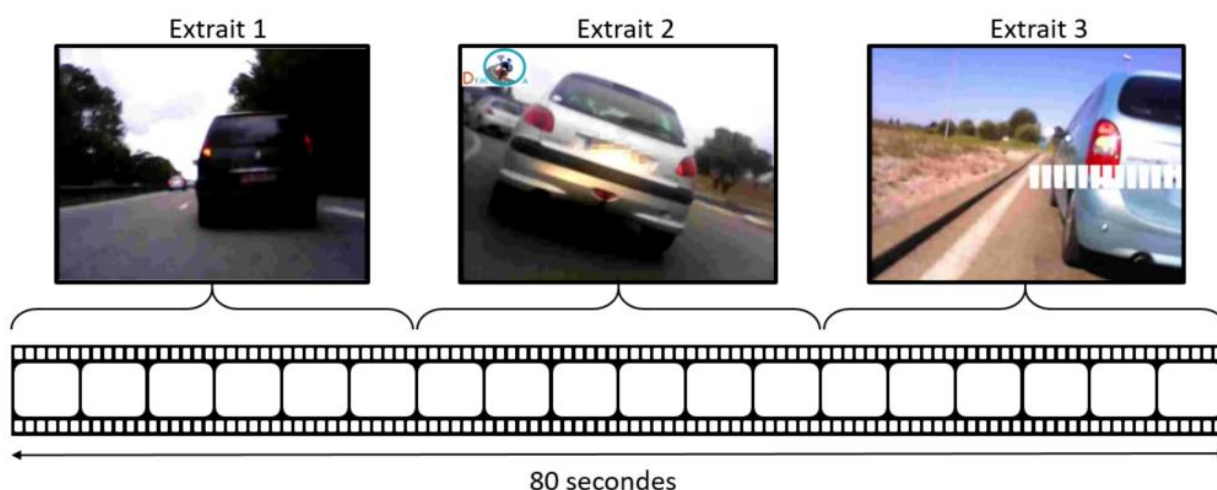
4.4.1 Support pour initier les échanges

Afin d'initier la discussion sur ces différentes thématiques, des séquences vidéos constituées de courts extraits issus du projet DYMOA ont été présentées aux participants. Ainsi chaque thématique était abordée après le visionnage d'une séquence de trois ou quatre extraits de vidéos (

Figure 13). La durée moyenne des séquences présentées était de 51 secondes.

Les extraits vidéos ont été sélectionnés de façon à ce que la qualité soit suffisante pour que les situations soient comprises de tous les participants et à ne pas montrer des comportements « extrêmes ». Chaque séquence ne présentait qu'un seul des comportements étudiés, pour éviter de créer de la confusion chez les participants.

Figure 13. Illustration de la séquence vidéo sur les distances inter-véhicules courtes



4.4.2 Ordre des thématiques dans le déroulement des focus groups

Les thématiques ont été abordées dans un ordre établi de façon à limiter l'influence d'une thématique sur la suivante.

La thématique de la remontée de file arrêtée ou ralentie a été la première abordée de façon à ce que les participants puissent se familiariser avec le déroulement de l'entretien de groupe. Cette pratique semblait être la plus courante pour les participants, la circulation inter-files est d'ailleurs autorisée à titre expérimental dans plusieurs départements.¹³

Après avoir abordé les comportements relevés dans l'analyse des vidéos du projet DYMOA, une séquence vidéo avec des comportements de conduite « neutres », c'est à dire sans conduite dite « à risques », a été présentée aux participants. Cette séquence permettait de recueillir leur perception sur une conduite sans prise de risques et d'apaiser éventuellement les réactions après le visionnage des séquences précédentes.

Enfin, les participants ont été invités à s'exprimer sur des thématiques diverses identifiées au préalable¹⁴ ou ayant émergé lors des échanges.

Finalement, l'ordre retenu pour aborder les différentes thématiques était le suivant :

- Remontée de file arrêtée ou ralentie ;
- Distance inter-véhicules courte ;
- Dépassement « à risques »¹⁵ ;
- Virage coupé avec ligne continue ;
- Non-respect d'un signal d'arrêt obligatoire (STOP ou feu tricolore au rouge) ;

¹³ La circulation inter-files a été expérimentée entre 2016 et 2020 dans 11 départements français. Cette expérimentation a été reconduite pour une durée de 3 ans à partir du 2 août 2021 dans 21 départements.

¹⁴ Les thématiques identifiées au préalable sont détaillées dans les guides d'entretien en annexes.

¹⁵ Regroupe les thématiques : dépassement par la droite, dépassement avec franchissement de ligne continue, dépassement avec véhicule en face.

- Séquence de conduite « neutre » ;
- Autre comportement « à risques » et autres thématiques plus générales.

4.4.3 Guide d'entretien

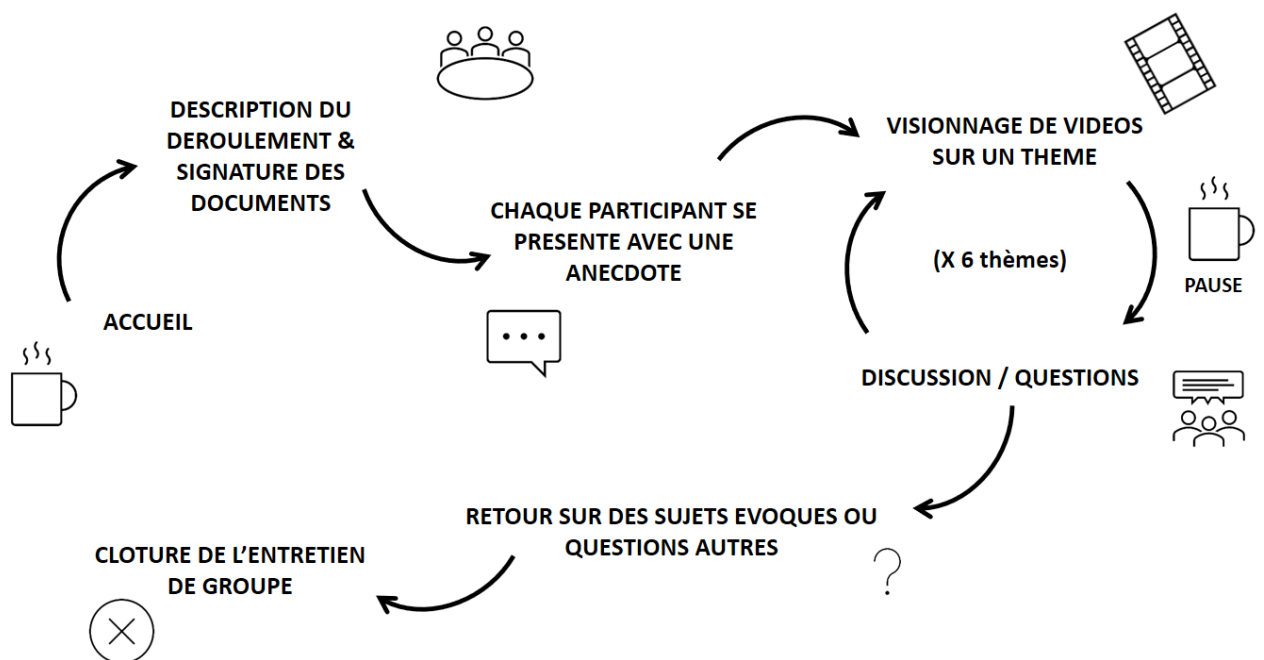
Les focus groups ont été réalisés en parallèle dans les deux régions sur la base d'un guide d'entretien rédigé conjointement par les deux équipes. Ce guide, décliné en deux versions (un pour les focus groups avec les automobilistes et un pour les conducteurs de 2RM), reprenait l'ensemble des questionnements et thématiques qui ont été abordés durant les entretiens. Une grande attention a été portée sur les formulations des questions et l'organisation des focus groups afin que les animateurs puissent encadrer les échanges sans diriger les réponses ni donner une impression de stigmatisation des conducteurs de 2RM.

Le guide d'entretien complet sous ses deux versions est présenté en annexes (6.1 ; 6.2).

4.4.4 Synthèse du déroulement des focus groups

Les focus groups ont duré chacun 3 heures avec 7 participants qui ont été invités à échanger sur les thématiques identifiées dans les vidéos du projet DYMOA. Chaque thématique a été abordée à partir d'une séquence vidéo. Les participants ont ensuite été invités à réagir aux différentes thématiques.

Figure 14. Déroulement des focus groups.



4.5 Focus groups réalisés en région Normandie

4.5.1 Focus group réalisé en région Normandie avec des conducteurs de deux-roues motorisés

4.5.1.1 Remontée de file

Les conducteurs de 2RM participants ont tous considéré la remontée de file comme une pratique courante, en particulier en région parisienne : « *Officiellement à Paris on fait ça tout le temps* ». Cependant, ils ont insisté sur l'importance du contexte et de la manière de faire. Le comportement des conducteurs sur les vidéos est décrit comme à ne pas recommander et mettant « *en danger* ».

bêtement » le conducteur, ils le comparent même à du « *gymkhana* » : une épreuve destinée à montrer l'adresse des pilotes sur un parcours d'obstacles.

Concernant le contexte, la vitesse de circulation a été citée comme un élément essentiel à prendre en compte, que ce soit celle du conducteur en remontée de file ou celle des autres usagers. Une remontée de file effectuée dans un trafic dense mais relativement fluide a donc été considérée comme une conduite dangereuse. De même pour une remontée de file effectuée à une vitesse jugée trop élevée.

A propos de la manière de faire, il était important pour les participants de ne pas « *forcer le passage* », en insistant pour passer entre deux véhicules trop proches par exemple. Selon eux, ce type de comportement est source de danger : « *pour moi c'est une conduite dangereuse en ville ça* » et est incorrect envers les automobilistes : « *Après il ne faut pas forcer non plus parce que ce n'est pas correct envers les automobilistes* ». La prise de risque liée à ce type de comportement a été nuancée par un des participants en invoquant un « *danger relatif* » en cas de faible vitesse de circulation.

Le contexte a été vu comme un facteur menant à davantage de prise de risque. En effet un participant a précisé qu'il pensait « *qu'on l'y a poussé* », sous entendant notamment qu'un retard pouvait inciter à ce genre de pratique, tandis qu'un autre soulignait la situation d'encombrement qui génère de l'énerverment et un « *état d'esprit* » particulier : stress, agacement.

En tant que conducteurs de 2RM, les participants ont identifié la principale source de danger les concernant lors des remontées de files comme venant des conducteurs qui se déportent sans se signaler et/ou sans regarder dans leurs rétroviseurs : « *Et c'est vrai qu'en tant que motard c'est là qu'il faut redoubler de vigilance en se disant 'bon celui qui est là je ne le sens pas, il va changer de file sans mettre son clignotant* ». Ils ont aussi mentionné le danger lié aux automobilistes distraits, qui utilisent leur téléphone au volant : « *A partir du moment où la position de la tête est vraiment très basse, c'est qu'en fait ils sont en train de faire joujou avec le téléphone. Ça, couplé avec quelques zigzags, et bien là il faut faire très attention.* ».

Si tous s'accordent à dire que beaucoup d'usagers de la route font en sorte de les laisser passer, ils notent quand même que d'autres n'acceptent pas la circulation inter-files ou la remontée de file et leur bloquent le passage : « *Les gens qui se déportent à gauche pour pas qu'on passe.* ». Selon un participant, ce sont les « *gens qui roulent beaucoup en voiture, qui ont l'habitude de la circulation* » qui s'écartent le plus souvent pour laisser passer les 2RM. Ils ont fait remarquer que, lorsqu'ils sont eux-mêmes au volant d'un véhicule léger, ils font en sorte de s'écarter pour faciliter le passage des conducteurs de 2RM. Un participant a évoqué un problème de compréhension du conducteur de 2RM par l'automobiliste pour expliquer ce comportement : « *Le problème c'est qu'on a un problème de connaissance l'un par rapport à l'autre et que souvent les motards savent ce que c'est que la conduite en voiture, parce que beaucoup de motards sont automobilistes, mais le contraire ne marche pas forcément.* ».

Pour l'ensemble des participants la remontée de file allait de pair avec les 2RM, en permettant une fluidité recherchée par les conducteurs de 2RM. Si certains ont exprimé leur souhait de favoriser ces pratiques dans toute la France, ils ont nuancé leur propos en disant que pour cela, il fallait que ces pratiques soient acceptées de tous, y compris des automobilistes.

Le sujet de l'infrastructure routière est intervenu au cours des échanges. Certains considéraient que les routes ne sont pas adaptées aux 2RM et que les voies trop étroites peuvent les inciter à circuler sur les voies réservées aux bus ou aux vélos pour effectuer une remontée de file : « *Non, ce n'est pas la solution mais on arrive à contraindre les motards à prendre cette solution là parce qu'ils ne peuvent plus passer.* ».

4.5.1.2 Distance inter-véhiculaires courte

Le non-respect des distances de sécurité de la part des conducteurs de 2RM qui suivent de trop près les autres usagers a donné lieu à des réactions plus marquées et a été jugé inacceptable et dangereux : « *Non ce n'est pas une conduite acceptable* », « *C'est une conduite agressive et excessivement dangereuse* ».

Le ressenti du conducteur qui précède le 2RM dans ce genre de situation a largement été abordé. Pour les participants, ce type de conduite le place dans une situation particulièrement stressante,

voire effrayante (« *Il y a des conducteurs qui sont complètement tétanisés, paniqués par le comportement de motards qui sont complètement agressifs comme ça* ») et potentiellement source d'accident (« *C'est comme ça qu'on fabrique des accidents, ce n'est pas compliqué, il y a un moment où la personne va prendre certainement la mauvaise décision parce qu'elle ne sait plus ce qu'il faut faire* »).

Ce comportement présenté comme particulièrement agressif, relève selon eux du « jeu » aux limites, de la recherche de sensations ou de la volonté de ne pas rester derrière un autre véhicule. La dangerosité de la situation a particulièrement été pointée du doigt en cas de freinage, en grande partie à cause des différences de capacité de freinage entre les 2RM et les véhicules légers. En effet, dans cette situation, le choc entre le 2RM et le véhicule qui le précède semblait quasi-inévitable pour les conducteurs présents. Selon un des participants l'automobiliste est impuissant face à cette situation et ne peut que « *toucher légèrement le frein pour dire 'attention ça va freiner.* ».

Un participant a nuancé la réaction en disant que selon lui aucun conducteur de 2RM ne pouvait affirmer n'avoir jamais été très près d'une voiture, ne serait-ce que parce qu'il avait été « pressé » dans une circulation dense. En opposition, une participante, débutante en conduite de 2RM, affirmait conserver une grande distance de sécurité avec le véhicule précédent peu importe la situation : « *Il y a l'espace de trois motos avec la voiture devant* ».

4.5.1.3 Dépassement

Face aux extraits vidéos concernant les dépassements, les participants ont jugé les comportements présentés, notamment les dépassements effectués avec un véhicule arrivant en face, comme très dangereux et irresponsables : « *c'est suicidaire !* ». D'après eux, un conducteur qui effectue ce type de dépassement part du principe que l'automobiliste en face va le voir et le laisser passer. Cependant, au fil de la discussion plusieurs ont admis avoir déjà eu les mêmes comportements. Une participante a notamment dit qu'elle l'avait déjà fait en ayant le sentiment de se mettre elle, ainsi que les autres usagers, en danger et que lorsqu'il lui était arrivé de conduire de cette façon elle était le plus souvent en groupe.

Si la ligne continue a été décrite dans un premier temps comme un mur infranchissable édifié dans une zone où un dépassement s'avérerait dangereux, les propos ont été nuancés par la suite en évoquant notamment le dépassement de tracteurs ou en indiquant que certaines lignes continues leur paraissaient inutiles. Finalement, certains des participants ont reconnu avoir déjà franchi une ligne continue que ce soit en voiture ou en 2RM. D'ailleurs en ce qui concerne les voitures, une participante a fait remarquer que les automobilistes franchissaient de plus en plus les lignes continues, sans se soucier du Code de la route. D'après elle, le passage de 90 à 80km/h (qui augmenterait le nombre de convois de véhicules) et les confinements liés à la crise du Covid-19 (qui augmenteraient les tensions) poussent les conducteurs à moins respecter les lignes continues, notamment car ils ne veulent pas attendre ou perdre de temps sur leur trajet.

A propos des dépassements par la droite, de nombreux participants estiment en avoir déjà effectué, notamment pour doubler un véhicule qui réalisait une manœuvre de tourne à gauche. Cependant ils ont ajouté qu'il fallait prendre en compte le contexte et qu'en dehors de quelques situations particulières ce n'était pas un comportement de conduite acceptable. Au cours de la discussion, le sujet des automobilistes qui occupaient longtemps et inutilement la voie de gauche sur les autoroutes a été abordé. Les conducteurs de 2RM présents ont affirmé dans ce cas préférer alerter l'usager (« *coup de gaz* », appel de phare, ...) pour lui signaler de se rabattre, plutôt que d'effectuer un dépassement par la droite. Le cas particulier des usagers utilisant la voie centrale (dans le cas des sections à 3 voies) sans jamais se rabattre à gauche a également été évoqué, certains participants ont expliqué qu'ils le faisaient eux même en cas de faible trafic afin de pouvoir éviter plus facilement d'éventuels obstacles tels que des débris.

Lorsque les participants ont été interrogés sur les conditions qui pouvaient compliquer leurs manœuvres de dépassement, ils ont évoqué le fait de devoir dépasser un convoi de plusieurs véhicules. Selon eux, cela les oblige à un long dépassement sans avoir forcément de possibilité pour se rabattre entre deux véhicules. De plus, dans cette situation ils ont dit devoir se montrer

prudents pour pouvoir anticiper au cas où un véhicule se déporterait. Encore une fois, le passage de 90 à 80km/h a été mentionné comme une source d'augmentation des convois sur les routes. Finalement, les conditions mises en avant pour expliquer ce type de comportement de dépassement ont été : une situation particulière (tracteur, manœuvre spécifique des autres usagers, ...), la conduite en groupe avec un « *effet de groupe* », l'énerverment ou une contrainte de temps.

4.5.1.4 Virage coupé

La première notion exprimée suite au visionnage d'extraits montrant des virages coupés a été la notion de trajectoire. Deux participants ont insisté sur le fait que les conducteurs présentés n'effectuaient pas correctement leur trajectoire. D'après eux, l'apprentissage de la négociation d'un virage fait partie de la formation aux permis A, A1 et A2 et ne doit pas s'effectuer de la même façon qu'avec une voiture.

Les raisons qui ont pu pousser un des conducteurs visibles dans les extraits à couper le virage ont fait débat. Une participante a estimé que le conducteur voulait « *voir jusqu'où il pouvait aller* » et que la trajectoire effectuée était liée à une vitesse élevée et à une prise d'angle importante qui l'obligeaient à franchir la ligne. Au contraire un autre participant a estimé que couper le virage permettait à un conducteur novice, mal formé ou ayant peur de prendre moins d'angle.

Lorsque les participants ont été interrogés sur les conditions qui pourraient les inciter à couper un virage, certains ont répondu en mentionnant une bonne visibilité et un bon revêtement alors que les autres ont indiqué qu'ils ne coupaient un virage qu'en cas de situation d'urgence. Parmi les conditions d'urgence citées on retrouve : se faire surprendre par le virage ou par un danger, une chaussée glissante par temps de pluie, la présence de gravillons, la présence de terre ou l'évitement d'un obstacle. En ce qui concerne le fait d'être surpris par un virage, les participants ont expliqué qu'il pouvait leur arriver d'avoir mal anticipé la courbure, en ayant imaginé le virage avec un rayon plus important qu'il ne l'est en réalité par exemple. Ils ont aussi évoqué les virages « *qui se resserrent* », un participant a d'ailleurs fait remarquer que dans d'autres pays ce type de virage est indiqué en amont ce qui permet aux conducteurs de 2RM de ne pas se faire surprendre.

Si des conducteurs ont insisté sur la dangerosité de couper un virage, en parlant notamment de « *roulette russe* », une participante a présenté cela comme faisant partie du plaisir à moto. Une autre participante avait d'ailleurs évoqué une différence régionale à ce sujet en parlant des conducteurs de 2RM corses qui, selon elle, sont habitués à couper les virages. Si d'autres ont approuvé le plaisir de la conduite sur des routes sinueuses, ils ont fortement insisté sur l'importance de respecter les conditions de sécurité.

4.5.1.5 Non-respect d'un signal d'arrêt obligatoire

Après des réactions assez vives condamnant fermement les comportements visibles dans ces extraits montrant des conducteurs de 2RM ne pas s'arrêter à un signal d'arrêt obligatoire, un participant a ajouté : « *Alors est-ce qu'on réagit comme ça parce qu'on le voit sur un écran et que nous ne sommes pas directement impliqués dans la situation ? On ne sait pas. Mais c'est sûr qu'en regardant ça, en étant spectateur, on trouve ça absolument aberrant ! J'espère que je ne fais jamais des trucs pareils !* ». En effet, certains se sont interrogés sur la possibilité d'une différence de perception en circulation et lors du visionnage de vidéo.

Globalement tous étaient d'accord pour dire qu'ils avaient déjà passé un stop sans marquer l'arrêt, notamment s'ils estimaient avoir une visibilité suffisante, lors d'une succession de stops ou pour s'éviter la contrainte de poser le pied au sol. Ils ont cependant insisté sur la différence entre un « *stop glissé* » et le non-respect d'un stop sans visibilité et sans ralentir. Un participant a ajouté qu'il lui arrivait très souvent de ne pas marquer l'arrêt au niveau d'un stop mais qu'il le faisait dans des conditions qui ne lui donnaient pas l'impression de prendre des risques : « *Je ne marque pas l'arrêt comme c'est indiqué dans le Code de la route, parce que normalement à moto on doit poser le pied et s'arrêter vraiment, mais bon je n'ai pas le sentiment de prendre des risques. Mais jamais ça ne m'arrivera, même à 10km/h de passer.* »

Les participants ont insisté sur le danger de ne pas respecter un stop sans visibilité et sans ralentir, notamment en soulignant le fait que si un véhicule arrive au niveau de l'intersection, même s'il voit le 2RM, il peut se retrouver dans l'incapacité de freiner à temps (chaussée glissante, distance de freinage, ...) et donc d'éviter le choc.

4.5.1.6 Neutre

La conduite dans les extraits catégorisés comme neutres a été décrite comme apaisée et tranquille. Les conducteurs ont été présentés comme sages. Un participant a jugé important de faire remarquer qu'il s'agissait d'une situation de conduite sans stress, sans encombrement et sur une route qui n'est « pas difficile » en opposition notamment avec certaines routes sinueuses ou étroites visibles dans certains extraits vidéo. Ce dernier insistait encore une fois sur l'influence du contexte sur la conduite.

4.5.1.7 Autres

Dans cette catégorie nous aborderons les autres thématiques que nous avons souhaité explorer ou qui ont émergé lors de la discussion de groupe.

4.5.1.7.1 *Vulnérabilité des conducteurs de deux-roues motorisés*

Concernant la vulnérabilité des conducteurs de 2RM, les participants ont souligné l'importance de l'équipement : casque, blouson, gants, pantalon renforcé et chaussures. Pour eux l'équipement ne doit pas être négligé, même s'il est parfois source d'inconfort en cas de grandes chaleurs. Certains se sont d'ailleurs désolés de voir des jeunes porter des casques non attachés. Cependant ils ont considéré les équipements performants comme coûteux, ce qui constituait d'après eux un obstacle pour les personnes ne pouvant pas investir les sommes suffisantes, en particulier les jeunes. Certains participants ont exprimé leur colère face à la TVA appliquée sur les équipements de protection, jugée trop élevée pour du matériel qualifié d'indispensable. De plus ils ont ajouté que le « vrai motard » fait attention à sa moto et ne se mettrait pas en danger avec un véhicule défectueux : « *Le vrai motard fait attention à sa moto, il ne va pas prendre la route avec des pneus lisses. Il va constamment contrôler sa moto avant de prendre la route* ».

Lors des échanges à propos des équipements de protection et des options des véhicules, un participant a affirmé qu'un très bon matériel n'incitait pas à prendre plus de risque. Cependant une participante a alerté sur l'excès de confiance en expliquant qu'après être passé d'une moto sans ABS à une moto avec ABS, son mari a eu un accident au bout de 6 mois par excès de confiance en se disant que rien n'allait lui arriver avec ce véhicule dont le freinage semblait plus performant.

La qualité de l'équipement de protection en fonction de l'usage des 2RM a fait partie des sujets abordés. Un participant indiquait que selon lui, les personnes qui utilisent les 2RM pour profiter de la facilité de déplacement au quotidien se satisfont souvent d'un équipement plus léger que les « vrais motards » en se contentant des équipements obligatoires (casque, gant).

Comme on pouvait le présager, la comparaison a été faite avec les voitures en faisant remarquer que la grande fragilité du 2RM était l'absence de carrosserie.

4.5.1.7.2 *Différence deux-roues motorisés et véhicules légers*

Comme évoqué précédemment, les participants percevaient un manque de connaissance et de compréhension (signification du « coup de gaz », ...) du 2RM par les conducteurs de véhicules légers. Certains ont évoqué la nécessité d'intégrer un volet spécifique lors du permis B pour sensibiliser les futurs automobilistes aux 2RM et ont évoqué les « baptêmes » de motocyclettes organisés par le FFMC pour sensibiliser les décideurs publics à la conduite d'un 2RM.

Les conducteurs de 2RM ont été décrits comme roulant plus vite et avec une conduite plus énergique que les automobilistes, nécessitant de ce fait beaucoup plus de concentration. Cette différence de conduite a en partie été attribuée aux capacités de freinage, d'accélération et de négociation des virages des 2RM qui permettent plus de possibilité qu'avec un véhicule léger (VL). D'ailleurs une participante a précisé qu'elle estimait ne pas rouler de la même façon en 2RM et en voiture, que ce soit dans ses accélérations ou dans ses trajectoires.

4.5.1.7.3 Différences régionales ou de type d'environnement

Au cours des échanges, des disparités régionales dans le comportement de conduite des 2RM ont été évoquées à plusieurs reprises.

Comme évoqué précédemment, les conducteurs de 2RM corses ont été associés à une conduite spécifique en ce qui concerne l'appréhension des virages avec notamment une habitude de couper les virages.

La région parisienne a elle aussi été pointée par les participants comme différente des autres, mais cette fois-ci pour la circulation inter-files et la remontée de file. Les participants ont jugé qu'elles étaient pratiquées à des vitesses trop importantes dans un trafic très dense. Les mots utilisés pour qualifier les conducteurs de 2RM en région parisienne ont été : « sauvages », « fous ». A contrario, un des participants affirmait qu'à Bordeaux la circulation inter-files se passait très bien et qu'elle était acceptée par tous les usagers.

Outre les différences régionales évoquées, les participants ont insisté sur celles liées aux types d'environnement, notamment entre les grands centres urbains, les petites villes et les zones rurales. Ainsi, la remontée de file a été décrite comme mieux intégrée dans les grandes agglomérations que dans les petites villes : « Dans les agglomérations l'inter-files est acceptée, les gens s'écartent spontanément. Après c'est dans les villes un peu plus moyennes que c'est moins intégré, c'est plus compliqué ».

De même, les participants ont considéré qu'il existe une corrélation entre le type d'environnement et le type d'utilisateur de 2RM impliquant, d'après eux, différents types de conducteurs. Ils ont associé les scooters aux zones urbaines et grandes agglomérations et les motocyclettes aux zones péri-urbaines et rurales.

4.5.1.7.4 Différences entre scootériste et motocycliste

Les participants ont insisté sur la différence entre motocyclistes et scootéristes. Tous se percevaient d'ailleurs comme des « motards ».

Les conducteurs de scooters ont été décrits comme ayant une autre culture et une façon de penser différente. Les participants ont beaucoup parlé de « l'esprit motard » qui était pour eux absent chez les scootéristes qui sont décrits comme étant les conducteurs faisant preuve d'incivilité. Cette différence de mentalité a été reliée à l'usage fait du 2RM. Le scooter a été associé à des personnes souhaitant profiter du côté pratique pour leurs trajets quotidiens, alors que la motocyclette a été associée à de nombreuses idées évoquant une passion marquée pour le 2RM et le plaisir de la conduite que ce soit pour des balades, du tourisme ou des trajets quotidiens. Une participante a d'ailleurs présenté la conduite de la motocyclette comme une nécessité et un besoin en ajoutant que son actuelle incapacité à utiliser son 2RM pour des raisons médicales la rendait malheureuse.

Une autre explication avancée était l'âge des conducteurs. Les scootéristes étant jugés beaucoup plus jeunes et donc plus inconscients. Un des participants a raconté sa propre histoire en tant que conducteur de 2RM, en expliquant que « gamin », il a débuté sur un scooter sans avoir conscience du danger, mais que ses parents (eux-mêmes conducteurs de 2RM) ont décidé de l'initier à la conduite du 2RM : « heureusement il y avait mes parents qui étaient là pour me dire 'Attends tu vas faire des bornes derrière nous, on va te montrer comment ça fonctionne ».

D'autres explications ont été avancées pour expliquer les différences entre les motocyclistes et les scootéristes : le prix d'achat plus élevé des motocyclettes par rapport aux scooters et la conduite de certains scooters ne nécessitant pas de permis de conduire spécifique (cylindrée inférieure à 50cm³).

Certains participants ont noté des différences de conduites liées à des différences de gabarits entre les deux types de véhicules : comme détaillé précédemment¹⁶ certains conducteurs estiment que la largeur des voies est parfois trop étroite pour circuler en inter-files et que l'infrastructure n'est donc pas pensée pour eux. Ils ont cependant ajouté que les scootéristes pouvaient eux se faufiler même dans ces petits espaces.

¹⁶ Cf. partie remontée de file.

4.5.1.7.5 Effet de l'expérience ou de l'âge

L'effet de l'expérience est souvent revenu au cours des échanges. Elle est notamment associée à une meilleure anticipation des situations lors de la conduite. On identifie aussi dans les discours une notion de transmission de cette expérience lors de trajets effectués à plusieurs durant lesquels les moins expérimentés apprennent au contact des autres. Certains participants se sont d'ailleurs désolés du fait que selon eux la majorité des conducteurs de 2RM ne fait pas assez de kilomètres à l'année pour accumuler l'expérience nécessaire.

En ce qui concerne l'âge, tous les participants ont été d'accord pour dire qu'il avait beaucoup d'influence sur la conduite. Ainsi les conducteurs les plus jeunes ont été associés à une inconscience face aux risques et à des vitesses élevées. Cependant, certains participants ont également exprimé des idées opposées à cette affirmation. Par exemple plusieurs étaient d'accord pour dire que la conduite dépend principalement de la personnalité (caractère prudent ou téméraire) et de l'éducation de la personne (sensibilisation aux risques notamment) : « *C'est exactement la même personne sur la moto et descendue de la moto.* ». De la même façon une participante a exprimé son ressenti selon lequel les comportements dangereux se voyaient aussi chez les conducteurs les plus âgés.

Une participante mentionne aussi l'influence des mauvaises expériences. Elle cite le cas de conducteurs imprudents qui font évoluer leur conduite après une frayeur ou un accident en devenant plus prudents : « Et souvent on entend 'J'ai eu un accident, ça m'a calmé' ».

4.5.1.7.6 Effet groupe / conduite différente en groupe

La conduite en groupe a été présentée de deux façons très opposées. Pour certains, la conduite en groupe ou, de façon plus générale, la conduite avec une personne plus expérimentée, a un réel rôle formateur. En plus du cas déjà évoqué précédemment du participant qui a commencé en suivant ses parents, on peut citer une autre participante qui a l'habitude de circuler avec son mari, plus expérimenté, qui lui donne des indications et des conseils par le biais d'un intercom. Cependant, un des participants a ajouté que pour que le groupe soit formateur, il devait être bien organisé : « Et il faut que le groupe se cale sur le rythme de la moto la moins puissante et suive la personne la moins expérimentée, quitte après à ce que les positions changent, mais sinon c'est trop stressant quand on est jeune permis et qu'on doit suivre un rythme qu'on n'est pas capable de suivre. C'est quelque chose de stressant, c'est dangereux ».

Pour d'autres, la conduite en groupe incite à des imprudences. Il semble que « l'effet groupe » puisse entraîner le conducteur à des comportements qu'il n'aurait pas eus en conduisant seul. Certains évoquent aussi un « effet élastique » d'après lequel les personnes fermant le groupe doivent rouler plus rapidement que les premiers pour pouvoir les suivre.

Finalement plusieurs ont noté l'importance de choisir les personnes avec lesquelles elles roulent et de favoriser des personnes prudentes avec une même vision de la circulation en 2RM. Cette sélection a pour objectif d'éviter de se laisser entraîner dans un groupe commettant des imprudences et de passer un moment agréable. Cette notion peut être illustrée par une anecdote d'une participante : lors d'une balade, son « groupe » a été associé à un autre groupe de conducteurs de 2RM ayant une conduite différente car plus sportive. A l'issue de cette sortie, qui a été vécue comme un moment tout à fait désagréable, ils ont décidé de ne plus jamais rouler ensemble. Les participants ont évoqué une « philosophie de roulage » en faisant référence à la façon de chaque conducteur de 2RM d'appréhender la route, le danger et de se comporter.

4.5.1.7.7 Signalement aux autres usagers et bruit des véhicules

Le sujet du signalement aux autres usagers et notamment du bruit des 2RM a été source de longs échanges entre les participants.

Les conducteurs de 2RM présents ont tous dit utiliser les « coups de gaz » et appels de phares pour se signaler aux autres usagers, que ce soit à l'approche d'une intersection ou pour qu'un véhicule se rabatte par exemple. L'utilisation du klaxon a semblé plus anecdotique dans leurs propos, jugé par un participant comme portant moins qu'un flash lumineux. L'utilisation du « coup de gaz » a été nuancée en citant le comportement de certains scootéristes qui feraient du bruit uniquement par incivilité ou pour se faire remarquer. Le bruit du véhicule en lui-même et sa

perception par les autres usagers a fait beaucoup plus débat. Une participante a expliqué qu'elle avait d'abord souhaité un pot d'échappement très silencieux pour son véhicule mais que finalement, ayant le sentiment de ne pas être entendue par les conducteurs, elle ne se sentait pas en sécurité. Elle a d'ailleurs par la suite fait réinstaller le pot d'échappement d'origine afin d'être plus sereine. Certains participants ont effectivement souligné l'importance d'être entendu des autres usagers notamment lors d'un dépassement, d'une remontée de file ou d'une circulation inter-files. Néanmoins, même s'il s'agissait d'être entendu sans pour autant mettre un pot très bruyant, d'autres participants ont estimé que le bruit ne servait à rien pour être perçu des autres usagers et qu'il ne fallait pas encourager les véhicules bruyants. Certaines réactions ont même été assez vives : « *Non mais vous vous rendez compte, s'il faut faire du bruit pour se prémunir d'un accident, on va où là ?* ».

En lien avec le besoin d'être perçu des autres usagers, certains participants ont dit chercher le regard des conducteurs afin de vérifier qu'ils avaient été vus, notamment dans les intersections. Une participante a d'ailleurs ajouté qu'en fonction du regard, elle interprétait les intentions des conducteurs : « *Si le regard est méchant déjà, c'est qu'il ne va pas nous laisser passer* ».

4.5.1.7.8 Infrastructure

A l'unanimité, les participants ont considéré que l'infrastructure n'était pas pensée pour les 2RM. Leurs discours faisaient même intervenir la notion d'exclusion de ces véhicules, considérés comme une minorité par les pouvoirs publics, dans les prises de décision concernant les infrastructures routières. Certains regrettent que les associations concernées, comme la FFMC, ne soient pas intégrées aux réflexions.

Parmi les nombreuses problématiques des 2RM liées à l'infrastructure citées par les participants, on retrouve : les nids de poules, les routes non entretenues, les marquages glissants, les glissières de sécurité non doublées, les plaques d'égouts ou autres plaques métalliques glissantes, les bordures ajoutées pour empêcher le passage notamment entre des coussins berlinois, les ralentisseurs ne respectant pas les normes imposées et le danger des giratoires situés à proximité des stations-service (à cause du déversement des trop pleins).

Un cas particulier a animé la conversation, il s'agissait d'un village de Seine-Maritime dans lequel des ralentisseurs ont été implantés dans un virage. D'après les conducteurs, la configuration du lieu et en particulier le marquage au sol empêche de freiner s'ils sont surpris par l'aménagement. Une conductrice a d'ailleurs qualifié cet aménagement « *d'aberration* ». Un autre participant, bien qu'il ait évoqué plusieurs fois que les conducteurs de 2RM souffrent d'une mauvaise image et de « sanctions » à cause du comportement d'une minorité, a rétorqué que, pour lui, l'aberration venait des quelques conducteurs imprudents qui ont eu des accidents à cause de vitesses inadaptées et ont rendu nécessaires les ralentisseurs implantés.

4.5.1.7.9 Plaisir / prise de risques en deux-roues motorisé

La conduite d'un 2RM a été associée au plaisir et à la prise de risque. Ces notions ont déjà été abordées dans les parties précédentes, notamment dans le cas des virages coupés qui faisait partie du plaisir de conduite, avec une faible prise de risque pour certains et d'une mise en danger irréfléchie pour d'autres.

Un des points abordés dans cette thématique a été la vitesse, qui a été présentée comme « *grisante* » et source de plaisir notamment chez les jeunes. Un des participants a fait part de sa volonté de donner accès à des pistes afin que les conducteurs de 2RM puissent « *canaliser leur énergie* » en toute sécurité et ne pas faire d'imprudences sur la route.

Le contexte et l'état d'esprit du conducteur, comme l'énerverment, le bruit, les embouteillages, le retard, la fatigue ou encore l'excès de confiance, ont été mis en évidence comme des facteurs favorisant la prise de risque.

Un participant a insisté sur l'hypovigilance qu'il a décrite comme un « *état quasi hypnotique* » et qui selon lui peut mener à des conduites dangereuses par simple manque d'attention.

4.5.1.7.10 Généralités

En lien avec les divers comportements jugés inadaptés ou dangereux qui ont été évoqués dans les échanges, les participants ont fait le constat d'un individualisme croissant et d'un manque de courtoisie sur la route. Certains évoquent un égoïsme dans les comportements de conduite qui reflètent la société et l'éducation actuelle.

Concernant les comportements de conduite, les participants ont fermement condamné les cyclistes et les propriétaires d'Engins de Déplacement Personnels Motorisés (EDPM). Le non-respect des signaux d'arrêt obligatoire a été jugé comme étant un comportement typique des cyclistes. Pour les EDPM, les participants ont jugé que leurs utilisateurs avaient des comportements à risque, notamment en pratiquant la circulation inter-files sans équipement et parfois même avec un casque audio. Certains ont indiqué qu'il était nécessaire de mettre en place des réglementations claires concernant ces engins.

Si tous les participants s'accordent à dire que les spécificités des 2RM ne sont pas suffisamment prises en compte dans les politiques publiques, un des participants a insisté sur l'importance de remédier à ce phénomène. En effet, selon lui, la mobilité en 2RM, permettrait de fluidifier le trafic et ainsi de limiter la pollution atmosphérique.

4.5.2 Focus group réalisé en région Normandie avec des automobilistes

4.5.2.1 Remontée de file

La remontée de file par les conducteurs de 2RM est une pratique connue des participants. Bien qu'ils en aient tous été témoins, les participants ont manifesté de l'étonnement devant les images. Ils l'ont associée à une conduite « sportive », mettant le conducteur de 2RM dans une situation pouvant s'avérer dangereuse en raison de sa vulnérabilité : « *Tu es proche du danger.* ». Pour le groupe, l'attitude des conducteurs apparaissant dans les vidéos serait liée aux possibilités offertes par leur véhicule : « *moi je ne suis pas conducteur de moto mais je pense que la moto ça permet, au-delà des sensations de la moto, un gain de temps. Et ce n'est pas pour excuser les comportements déviants, mais je pense que les gars ils se disent 'ok, moi je suis en moto, le but c'est justement de réduire mon temps de trajet, donc je prends des risques', je pense que chaque motard se dit avant d'avoir un accident, 'ouais c'est un risque que je maîtrise'. Jusqu'au jour où on est par terre, comme tout le monde* ». L'un des participants était d'avis que la remontée de file est une conduite qui se généralise, notamment à Paris.

Lorsqu'ils ont évoqué les ressentis supposés du conducteur en situation de remontée de file, les participants se sont montrés partagés. D'un côté ils ont évoqué la peur qu'ils ressentiraient s'ils adoptaient eux-mêmes ces comportements : « *à la place du motard j'aurais peur, moi ça me fait franchement ... ça me fait peur* ». D'un autre côté, ils ont imaginé un sentiment de maîtrise de la part du conducteur de 2RM : « *lui j' imagine qu'il doit se dire qu'il maîtrise* ».

Lorsqu'ils ont été eux-mêmes confrontés à la remontée de file, les participants ont exprimé un sentiment de peur aussi bien pour eux-mêmes que pour le conducteur de 2RM. Ils ont mentionné la peur de le percuter et l'accident pour ce dernier : « *je me dis s'il tombe ... Ah là là, j'en suis malade* ». Le risque majeur identifié pour le conducteur de 2RM serait lié aux automobilistes qui changent de file sans mettre de clignotant ni avoir contrôlé dans leurs rétroviseurs. Ils ont estimé que ces situations sont fréquentes et qu'il est très difficile pour un conducteur de 2RM d'anticiper les changements de voie. Ils ont souligné que l'automobiliste devait faire preuve d'une grande prudence et qu'il se sentait obligé de regarder de nombreuses fois, voire en permanence, dans le rétroviseur pour vérifier l'absence d'un 2RM en inter-files. Ils ont jugé très difficile pour l'automobiliste de contrôler tout le temps l'angle mort : « *c'est difficile pour un conducteur de vérifier vraiment en permanence l'angle mort.* ». Cela nécessiterait de l'anticipation de la part de l'automobiliste en cas de changement de voie ou de sortie : « *il faut savoir que ça va plus vite qu'une voiture. Alors il faut être très prudent quand même, justement quand on voit qu'une moto va nous doubler* ».

Le groupe a souligné également la dangerosité de la remontée de file lorsque le conducteur de 2RM slalome entre les voitures ou roule à une vitesse élevée : « *certains roulent, à vitesse, on va dire, modérée, et d'autres arrivent à des vitesses très folles* ».

L'attitude à l'égard des 2RM était partagée par le groupe d'automobilistes. Certains ont admis serrer sur le côté pour laisser passer un conducteur de 2RM effectuant une remontée de file, soit parce qu'ils le voient arriver, soit parce que les autres voitures se rangent derrière eux. Un autre participant a estimé que le 2RM devait être considéré comme une voiture : *« Après moi je le traite comme une voiture le motard en soi, s'il est derrière moi, si j'ai l'occasion, comme disait G, de se déporter, je me déporte, si après il y a du monde devant il attend comme tout le monde et puis voilà quoi, il ne va pas me saouler »*. Une participante a rapporté une attitude parfois agressive de la part des conducteurs de 2RM lorsque les automobilistes ne s'écartent pas pour leur faciliter le passage : *« un coup de pied dans la portière, je ne m'étais pas assez mise sur le côté »*.

Le groupe a toutefois reconnu l'intérêt de la remontée de file et la trouve particulièrement avantageuse pour les conducteurs de 2RM en cas de circulation dense (véhicules à l'arrêt), puisqu'elle permet un gain de temps appréciable : *« Parce que finalement c'est ça qui est bien d'être motard, quand justement il y a des bouchons »*.

Les participants étaient conscients que les conducteurs de 2RM pouvaient être amenés dans certains cas à franchir une ligne continue pour remonter une file, certains se retrouvant alors potentiellement à contre-sens sur la voie. Ils se sont interrogés sur la possibilité pour le conducteur de 2RM de se rabattre si un autre véhicule arrivait en face : un rabattement brusque dans sa file de circulation pourrait amener un automobiliste à donner un coup de volant afin de l'éviter et potentiellement à causer un accident.

Ils ont remarqué que la législation sur le sujet de la remontée de file reste floue pour eux : l'un des participants a d'ailleurs demandé si la pratique de la circulation inter-files ou de la remontée de file était interdite ou tolérée.

4.5.2.2 Distance inter-véhicules courte

Le groupe a vivement réagi au visionnage, avec quelques rires ironiques. Pour le groupe, les conducteurs de 2RM des extraits visionnés adoptent un comportement irresponsable et utilisent leur véhicule à des fins d'amusement. L'un des participants a dit : *« On a vraiment l'impression qu'ils sont tous dans un jeu vidéo (...) Moi je trouve ça un peu fou quand même »*.

Tous ont estimé que les conducteurs montrés dans les extraits imposaient une forte pression aux automobilistes, de par leur proximité. Pour certains, ce type de comportement est une provocation et engendre pour l'automobiliste du stress ou de l'agacement : *« (...) je pense quand même que coller au derrière comme ça c'est un peu de la provocation »*. Un certain côté « égoïste » du conducteur de 2RM, qui se fait plaisir en dépit du danger, a aussi été mentionné. L'un des participants a souligné qu'il pouvait être amené à ne pas vouloir céder à la pression imposée par le conducteur de 2RM : *« Quitte même à essayer de l'embêter. Pas de l'embêter mais de ne pas lui donner ce qu'il veut en fait. S'il ne respecte pas les règles, j'ai pas envie de l'encourager »*.

Les participants ont commenté plus particulièrement le comportement d'un des conducteurs qui, en approche de giratoire, se place dans l'angle mort du véhicule qui le précède pour le doubler : il se retrouve hors du champ de vision de l'automobiliste et, si le 2RM ne fait pas de bruit, l'automobiliste ne sait pas que ce dernier se trouve derrière lui.

La notion de gain de temps, notamment en lien avec les horaires de travail, a été citée comme un facteur pouvant expliquer ce type d'attitude. En effet, pour les participants, le conducteur de 2RM a, plus que l'automobiliste, l'habitude d'avoir un temps de trajet régulier puisqu'il ne perd pas de temps dans les embouteillages. La congestion du trafic augmentant la perte de temps, les participants ont identifié les grandes agglomérations comme les lieux où le conducteur de 2RM adopte un autre état d'esprit : *« il faut passer, il faut forcer »*.

Pour autant les participants se sont accordés à dire qu'il ne fallait pas stigmatiser les conducteurs de 2RM et que ce type de comportement n'était pas le fait de tous. Ils ont estimé que la majorité d'entre eux respectait le Code de la route.

L'analogie avec la conduite en voiture a été de nouveau faite ici par le groupe qui a concédé : *« ça, un automobiliste le fait aussi », « Un mec qui colle autant je trouve que c'est de la provocation mais comme une voiture ! »*. Le groupe a supposé également que les distances de sécurité devaient être les mêmes que l'on soit en 2RM ou en voiture, qu'on ne devait pas coller le véhicule devant malgré les possibilités d'accélération du 2RM.

4.5.2.3 Dépassement

La réaction du groupe s'est manifestée ici encore par des rires plus légers que l'on peut qualifier d'ironiques.

Le franchissement de la ligne blanche continue par le conducteur de 2RM a été caractérisé comme un comportement déviant : « *S'il y a une ligne continue, ce n'est pas pour rien* ». Le groupe a identifié ce franchissement de la ligne continue comme une conduite à risque du fait du manque de visibilité : le conducteur prend le risque de se retrouver en face d'un véhicule arrivant en sens inverse. Selon les participants, ce comportement serait courant : « *souvent, même s'il y a la ligne blanche ils n'en ont pas grand-chose à faire* ». Ils sont revenus sur l'idée du respect du Code de la route par tout le monde. Un participant a souligné que le conducteur dans l'extrait vidéo a : « *une interprétation particulière du Code de la route* ».

Si tous se sont accordés à dire : « *on n'a pas le droit* », plusieurs participants ont relaté qu'en tant qu'automobilistes ils avaient déjà été amenés dans certains cas à franchir également la ligne continue (pour dépasser un tracteur ou un véhicule à vitesse lente) : « *alors des fois quand c'est droit on ne devrait pas mais bon, quand il y a du tout droit, qu'on a de la visibilité, on regarde un coup à droite, à gauche enfin, si on a le véhicule qui le permet, on le dépasse* ». En voiture comme en 2RM, le groupe a estimé que la puissance influait sur le comportement : « *c'est comme quand on roule avec la C1 ou la C5. On ne s'en sert pas pareil* ».

Face à des dépassements avec un risque de véhicule en face, les sentiments exprimés par les membres de groupe ont été la peur (« *on crie* ») et la colère (« *et des fois on est pas très poli* »). Un participant a souligné le fait que certains automobilistes accélèrent pour empêcher le 2RM de se rabattre, attitude que tous ont condamné : « *Non, ce n'est pas fairplay, ce n'est pas mieux* », « *Faut pas faire ce qu'on leur reproche* ».

Les dépassements par la droite, même s'ils sont peu fréquents selon les participants, ont également été associés à une conduite déviante. Ils se sont avérés source de frayeur pour les automobilistes : « *Ah ça j'ai horreur [...] C'est ce qui m'effraie le plus* », « *Moi je préfère qu'il me pousse, qu'il fasse un bruit et puis que je me décale sur la droite, puis qu'il me double à gauche, plutôt que de doubler par la droite* ». Ces dépassements par la droite leur semblent être plus le fait de jeunes scootéristes décrits comme : « *inconscients* », « *des gamins* » qui n'ont pas forcément le permis.

L'un des participants a évoqué le gabarit du véhicule : les conducteurs de 2RM vont « *avoir la sensation de moins dépasser la ligne blanche vu qu'ils sont plus fins* ». Un autre participant a souligné que les conducteurs de 2RM connaissent bien le gabarit de leur véhicule alors qu'un automobiliste ne connaît pas et n'est pas habitué au gabarit d'un 2RM. Le groupe a illustré ce décalage de perception du gabarit en expliquant que l'automobiliste pouvait trouver un comportement « *impressionnant à voir en vidéo* », tandis que le conducteur de 2RM serait confiant, sûr de passer. Le groupe a estimé que le dépassement pouvait se faire, sans franchissement de la ligne continue, si la voiture se déporte et laisse la place au 2RM pour passer. Une participante a cependant insisté sur le fait que si un autre conducteur de 2RM faisait la même chose dans le sens de circulation inverse, le risque de collision restait le même.

4.5.2.4 Virage coupé

Le groupe a réagi à la vidéo en riant et a souligné le plaisir visiblement pris par les conducteurs de 2RM dans l'extrait.

Les participants ont trouvé qu'il y avait à nouveau de la provocation et que le conducteur de 2RM « *abuse* ». Pour eux, il prend la liberté de faire ce qu'il a envie en dépit du danger : il ferait preuve d'égoïsme et d'inconscience.

Aucun des participants ne s'est jamais retrouvé face à un 2RM coupant un virage. Cependant, ils semblent avoir observé ce type de situation alors qu'ils en suivaient un : les conducteurs de 2RM « *débordent souvent* », « *je les vois rarement bien sur leur voie quand ils tournent* ».

Le groupe a identifié le risque pris par le conducteur de 2RM essentiellement en raison du manque de visibilité. L'un des participants a estimé que si celui-ci ne baissait pas sa vitesse, il était de toute façon obligé de se déporter pour prendre le virage. Il a précisé que s'il ne ralentissait pas, il allait

passer son virage rapidement, en imaginant que la prise de risque serait de courte durée. Pour ce participant, le conducteur de 2RM se sent maître de la situation alors que ce n'est pas forcément le cas : le danger est mortel pour le conducteur de 2RM, mais aussi pour une personne qui arrive en face : « *l'autre qui n'a rien demandé* ». Pour le groupe, ce comportement à risque est autant lié à la conduite à vitesse excessive qu'à la recherche du plaisir et de sensations.

Sans excuser ce comportement, les participants ont admis que les conducteurs de 2RM pouvaient être amenés à l'adopter dans certaines situations. Ils ont cité les courbes difficiles à appréhender ou la surprise liée à un virage mal signalé. Ils ont évoqué les contraintes de temps de la vie quotidienne qui « *peuvent prendre le pas sur la sécurité* » et pousser à circuler à une vitesse plus élevée. Pour le groupe, l'impression qu'il n'y a personne et la configuration de la route « *en serpentins* » peuvent aussi favoriser ce type de conduite : le conducteur de 2RM se mettrait alors « *en mode circuit* ».

Le groupe a reconnu qu'à l'instar d'un conducteur de 2RM, un automobiliste peut aussi être surpris par un virage mal signalé et arriver avec une vitesse excessive : « *surtout quand on ne connaît pas la route* ». L'un des participants a parlé de la « *lecture de la route* » pour faire référence à la compréhension et à l'anticipation du tracé routier par les usagers. Les automobilistes ont estimé qu'un virage ne se prend pas de la même manière en voiture et en 2RM : l'adhérence est différente et la possibilité de freinage diminuée pour un conducteur de 2RM qui doit donc faire preuve d'une plus grande anticipation.

4.5.2.5 Non-respect d'un signal d'arrêt obligatoire

La séquence, visionnée trois fois, a été marquée par beaucoup de rires. La provocation du conducteur de 2RM a été citée au premier visionnage, puis le groupe a évoqué à nouveau un certain égoïsme de sa part : « *C'est vraiment : je prends la liberté de ce que je veux faire* ». Le groupe a relevé à plusieurs reprises l'inconscience du conducteur en parlant d'une « *envie de mourir* ».

Les participants ont fait de nouveau référence au respect du Code de la route devant s'appliquer à tous. Ils ont estimé que la sanction avec retrait de points sur le permis serait méritée pour les cas montrés dans les extraits.

Sans excuser la conduite de ces conducteurs, un participant s'est interrogé sur la différence de visibilité selon que l'on se trouve à hauteur de leur regard ou à hauteur de la caméra. Il a supposé que la visibilité pouvait être meilleure à hauteur du regard et que, bien qu'il n'ait pas respecté l'arrêt, la visibilité du conducteur de 2RM était peut-être suffisante pour s'assurer de l'absence d'autres véhicules.

Le risque identifié ici a été celui de la vitesse du 2RM, problématique en cas de survenue d'un événement extérieur imprévisible : « *un piéton qui déboule* ».

Confrontée à ce genre de situation une participante a fait part de son agacement sur le ton de l'humour : « *S'il est un peu freluquet on va klaxonner très fort, s'il est costaud on ne dit rien* ».

Le groupe a mentionné également la difficulté pour le conducteur de 2RM de poser le pied à terre pour respecter un STOP, même si cela fait partie des obligations : « *de poser le pied, ça doit être galère* ». Conscient de cette contrainte, le groupe a soutenu qu'il ferait preuve de plus de compréhension si le conducteur ralentissait fortement, comme à un cédez-le-passage. En effet, l'attitude du conducteur leur a semblé comparable à celle des automobilistes : « *mais est-ce que du coup ils ne font pas un peu comme nous on fait, genre le stop, on s'arrête mais on redémarre et puis on n'attend pas trois secondes* ».

L'un des participants a également fait le parallèle avec son propre comportement à vélo : « *Je fais du vélo, ça m'arrive de le faire, de ne pas marquer le stop. Tu es à vélo, tu arrives lentement, tu n'es pas à l'arrêt, tu as le temps de regarder et cetera et tu continues, tu ne poses pas le pied. Tu devrais effectivement poser le pied, attendre comme les voitures, je veux dire, c'est le code de la route* ».

4.5.2.6 Neutre

Dans cette dernière séquence, le groupe a perçu un type de conducteur prudent qui roule à vitesse modérée, qui a le temps, qui a anticipé son temps de trajet. Il se montre respectueux vis-à-vis des distances de sécurité mais aussi de son véhicule. En opposition avec les conducteurs des extraits précédents, celui-ci ne prend pas de risque : « *quelqu'un qui a envie de vivre* ». Les participants ont estimé que la majorité des conducteurs de 2RM conduisent : « *comme il faut* », « *Enfin ça à l'air d'être un comportement dans les normes* ».

4.5.2.7 Thématiques transversales

Les vidéos ont donné lieu à une discussion qui s'est poursuivie librement et a porté sur des remarques plus générales associées aux 2RM. Certaines observations avaient déjà été évoquées après les visionnages des vidéos et ont été regroupées par thématique.

4.5.2.7.1 La notion de plaisir en deux-roues motorisé

A travers les extraits visionnés, le sentiment de liberté, la recherche du plaisir et de sensations ont souvent été mis en avant par les participants : « *Après je pense que c'est le principe de la moto à la base. Celui qui a inventé la moto, il s'est dit 'les gars on veut de la sensation'. Sinon il serait resté en voiture* ». Cette recherche de sensations a été associée aux jeux vidéo : « *On a vraiment l'impression qu'ils sont tous dans un jeu vidéo* ». L'égoïsme du conducteur de 2RM, en dépit du danger pour lui-même ou pour les autres, a été à nouveau rapporté. Le groupe a relevé à plusieurs reprises son inconscience et son « *envie de mourir* ». Le 2RM a été associé à la fois à un moyen de locomotion qui permet d'éviter les embouteillages, mais également à un moyen de s'amuser et de se sentir libre. Ce ressenti a été attribué au potentiel de vitesse du 2RM : « *Le plaisir de la moto il va venir par la vitesse* », « *ils sont, ils sont grisés par la vitesse, il n'y a pas de doutes* ». Il a été aussi attribué à son gabarit qui permet notamment de passer plus facilement dans les petits espaces et à sa puissance qui offre une plus grande capacité d'accélération.

Le groupe a fait un rapprochement entre la conduite des 2RM sportives et celle des voitures de sport. La recherche de plaisir en pilotant leur a semblé similaire : « *Si quelqu'un achète une moto sportive ou quelqu'un achète une voiture sportive... ce n'est pas pour aller, voilà. Et il se fait plaisir mais il sait pourquoi il se fait plaisir, enfin je pense !* ».

Le besoin de défoulement du conducteur de 2RM a été souligné : le groupe pense que celui-ci peut être amené à utiliser le domaine public routier comme un lieu de défoulement, s'y sentir « *en mode circuit* ». Pour combler ce « *besoin de vitesse* », se faire plaisir, mais aussi se montrer « *responsable* », l'un des participants a pointé l'importance selon-lui de la pratique sur circuit, en milieu sécurisé.

4.5.2.7.2 Plaisir / prise de risques en deux-roues motorisé

Les comportements visibles sur les vidéos ont majoritairement été condamnés par les participants et considérés comme des prises de risque. Ils se sont accordés sur l'idée que les conducteurs faisaient preuve d'inconscience face aux risques pris dans les extraits montrés. Cependant ils ont admis qu'un contexte particulier peut parfois être à l'origine d'un contournement de la règle et de l'adoption d'une conduite à risque. On note que les contextes identifiés comme incitant à une prise de risque ont été cités aussi bien pour les 2RM que pour les voitures. Certaines « *contraintes de temps de la vie quotidienne peuvent prendre le pas sur la sécurité routière* » : d'après les participants le risque d'accident a été alors estimé comme plus faible que le bénéfice retiré de la vitesse. Un participant a précisé qu'un conducteur a tendance à minimiser les risques que ce soit en 2RM ou en voiture : « *on se dit que les proportions d'avoir un accident, on se dit qu'elles sont minimales* ».

La pression liée au temps de trajet a été évoquée plus particulièrement au sujet des livreurs express ou encore des services de la Poste pour lesquels l'utilisation des scooters se développe. Le groupe a reconnu que cette pression incite les livreurs à commettre plus d'infractions : « *enfreindre les règles, notamment des feux rouges où quand il n'y a personne allez hop ! je passe directement vite fait* ».

De manière générale, le stress engendré par une circulation dense, surtout dans les grandes agglomérations, a été cité comme étant favorable à une prise de risque.

L'un des participants a insisté sur le caractère « *impressionnant* » des comportements visibles dans les vidéos en les associant à un risque « fatal » : « *c'est impressionnant je trouve, c'est le fait qu'en fait les mecs ils prennent des risques... alors que c'est mortel, enfin c'est mortel (...) c'est ça en fait qui est impressionnant je trouve* ». Ce même participant a aussi insisté sur le fait que la conscience du danger ne constituait pas forcément un frein à la prise de risque : « *je pense qu'ils sont conscients. Ils sont conscients mais ce n'est pas parce qu'on est conscient du truc qu'on en a forcément peur* ». Un autre participant a évoqué le « discours » : « *ça n'arrive qu'aux autres* ». Ils ont attribué au conducteur un certain optimisme vis-à-vis de la conduite de son 2RM : « *C'est moi qui la maîtrise, c'est moi qui suis dessus... donc il n'y a pas de raison que ça se passe mal* ». Pour les participants, l'hypovigilance qui peut se manifester par un manque d'attention lors des trajets quotidiens peut également mener à des conduites à risque.

4.5.2.7.3 La vulnérabilité des conducteurs de deux-roues motorisé

Les termes qui sont évoqués par les participants au sujet des conducteurs de 2RM se rapportent en premier lieu à leur vulnérabilité : « *hôpital* », « *vulnérabilité* », « *mort* ».

Ils considèrent les conducteurs de 2RM comme des usagers très vulnérables : « *Ils sont très vulnérables, ils tombent c'est ...oui, c'est la catastrophe* ». Ils sont conscient qu'une erreur de conduite en 2RM peut s'avérer fatale, se « *payer très, très cher, sans aller forcément très vite* », « *une erreur et c'est steak haché* ».

Un des participants a estimé que les conducteurs de 2RM avaient conscience de cette vulnérabilité, en particulier « *le vrai motard* » : « *le vrai motard il sait qu'il est vulnérable, plus vulnérable* ».

Les vulnérabilités identifiées par les participants seraient principalement liées à l'absence de carrosserie mais aussi d'équipements de sécurité comme ceux développés pour la voiture : « *ouais il n'y a pas la carrosserie, il n'y a pas la ceinture de sécurité, il n'y a pas l'airbag* ». Cependant, ils étaient d'avis que certains conducteurs de 2RM adoptent de façon systématique un équipement de protection adapté : « *Je pense que le vrai motard, il doit avoir des réflexes : je prends la moto, j'ai les chaussures qu'il faut, j'ai tout ce qu'il faut* ». Les « *vrais motards* » vont bien s'équiper : « *(...) mettre des gants (...) le vrai motard il a un bon blouson, un bon casque, il ne va pas faire de la moto en bermuda* ». En opposition, la pratique du 2RM en short ou t-shirt a été associée à un danger accru en cas de chute.

Toujours sur le sujet des équipements, les participants se sont interrogés sur la présence de régulateurs de vitesse sur les 2RM qui permettraient de mieux respecter les vitesses mais aussi de garder le regard sur la route : « *quand tu regardes ton compteur, je pense que tu ne regardes pas la route, et là effectivement, tu vas avoir une voiture qui déboîte et... Donc je ne sais pas s'il y a des régulateurs* ».

Enfin, les participants ont perçu les conducteurs de 2RM comme particulièrement vulnérables face aux mauvaises conditions météorologiques, que ce soit pour des questions d'adhérence ou de visibilité : « *Nous on a les essuie-glaces. Je veux dire, on n'est pas, on n'a pas de souci. Le motard n'a pas d'essuie-glaces* ».

4.5.2.7.4 Les infrastructures

L'un des participants a semblé d'abord ne pas trouver les infrastructures particulièrement inadaptées aux 2RM : « *C'est plutôt le motard qui ne respecte pas. Parce que bon ... Je ne vois pas ce qu'on pourrait rajouter* ». Puis un autre participant s'est souvenu que les conducteurs de 2RM s'étaient plaints à une époque de la dangerosité des rambardes de sécurité : « *une guillotine* ». La comparaison ayant été faite entre 2RM et vélo, puisque les participants ont considéré le milieu urbain comme non adapté aux vélos, ils en ont déduit qu'il ne l'était pas non plus pour les 2RM : « *ce n'est pas adapté aux vélos donc je me dis, ce n'est pas adapté aux motards* ».

Les participants ont relevé que les aménagements urbains, comme les pavés ou la peinture au sol, n'étaient pas pensés pour les 2RM, en particulier pour des questions d'adhérence (notamment par temps pluvieux) ou de confort de conduite (vibrations).

Enfin le groupe d'automobilistes a mentionné la signalisation qui peut être insuffisante, notamment pour signaler certains virages dont la forte courbure pourrait surprendre les conducteurs.

4.5.2.7.5 Différences et similitudes entre 2RM et automobiles

L'idée que le 2RM doit être traité comme une voiture a été mentionnée à plusieurs reprises : « *Après moi je le traite comme une voiture le motard en soi* ». Le respect du Code de la route par tous a été lui aussi cité plusieurs fois, même si, à l'instar des conducteurs de 2RM montrés dans les vidéos, les automobilistes reconnaissent prendre parfois certaines libertés avec la règle.

Les participants ont cependant reconnu de grandes différences entre conducteurs de 2RM et automobilistes. Les premiers, considérés comme plus vulnérables, devraient davantage anticiper les réactions des autres usagers. Ensuite, en cas de danger, la gestion du freinage n'est pas la même en raison de l'adhérence moins importante pour les 2RM et des capacités différentes entre les deux types de véhicules. De même, les virages ont été identifiés comme plus difficiles à prendre en 2RM notamment à cause des contraintes de trajectoires et de la nécessité de se pencher. Enfin, la différence notable a été le petit gabarit des 2RM, qui leur permet d'adopter certains comportements qui semblent être « border line » pour l'automobiliste.

4.5.2.7.6 Le bruit du 2RM

Selon les participants, le bruit d'un 2RM en approche peut créer de la surprise chez l'automobiliste, jusqu'à les faire sursauter : « *qu'est-ce-que c'est ?* ». Le bruit est perçu « *comme une sonnette d'alarme* » qui incite à regarder autour de soi. L'un des participants a indiqué cependant : « *Bon, quand ça fait du bruit en général, il est déjà passé quand on regarde* (en riant) ».

Le bruit a été aussi assimilé à un moyen de communication avec les autres usagers. Une participante a fait référence à son utilisation pour se signaler : « *Moi je préfère qu'ils me poussent, qu'ils fassent un bruit et puis que je me décale sur la droite, puis qu'ils me doublent à gauche, que doubler par la droite...* ».

Enfin, le bruit a été associé à une forte nuisance lorsqu'on évoque les scooters : « *les scooters ils ne respectent rien, ils sont à trois, enfin plutôt en campagne [...] faut voir le bruit qu'ils font, c'est incroyable !* ».

4.5.2.7.7 Le vrai motard versus le conducteur de scooter

À de nombreuses reprises le groupe a fait référence au « *vrai motard* » qui adopterait des comportements différents de ceux visionnés. Comme cité précédemment, le « *vrai motard* » se caractériserait par une conscience plus grande de sa vulnérabilité et par des réflexes de sécurité se traduisant par le port d'un bon équipement de protection individuel.

Le groupe d'automobilistes a distingué trois catégories de conducteurs de 2RM en fonction des caractéristiques de leur véhicule.

Les conducteurs de Harley, plutôt âgés : des « *vieux bikers* » avec une conduite plus tranquille : « *pour caricaturer un peu, ceux qui ont les Harley, qui sont posés, en mode, bon allez, on est partis* », « *peinards* », adeptes des balades et disposant d'un budget conséquent pour leur moto.

Les conducteurs de motos sportives, plus attirés par la recherche de sensations de la route, qui cherchent à se faire plaisir en conduisant à vitesse élevée. La moto leur permet d'accéder à la puissance pour un coût inférieur à celui d'une voiture de puissance équivalente.

Enfin, les conducteurs de scooters qui exploitent essentiellement le côté utilitaire du 2RM, pour optimiser les trajets domicile-travail par exemple. Son caractère économique et l'absence de besoin de permis en font des arguments à destination des plus jeunes, en ville comme à la campagne.

Les scootéristes ont été souvent associés à des comportements que le groupe a jugé déviants. Par exemple, dans la séquence sur les dépassements, le groupe a estimé que les dépassements effectués par la droite seraient plus le fait de jeunes scootéristes que celui de motocyclistes. Ces différences de comportements ont été notamment associées à l'aspect financier, aussi bien en raison du prix du véhicule (moins élevé pour les scooters) que de celui du permis (non nécessaire pour certains scooters).

4.5.2.7.8 L'effet de groupe

L'influence du groupe a été mentionnée dans un contexte de « balade », par beau temps ou le dimanche, où la conduite serait plus détendue, plus tranquille, parfois en famille. L'un des participants pensait qu'en groupe, de manière générale, on est « *un peu plus raisonné que quand on est tout seul* ». Ils ont estimé que les sorties en groupe limitent les excès de vitesse : « (...) *si on part en groupe c'est comme en sport admettons, on part en course à pied, on dit, on fait une sortie en course à pied, on reste tous au même niveau* ».

Enfin, la sortie de groupe est apparue comme un moyen de « réguler » la conduite excessive des plus jeunes par une sorte de contrôle exercé par la famille ou par les conducteurs les plus expérimentés.

4.5.2.7.9 Les différences régionales et culturelles

Le groupe a relevé quelques différences régionales et culturelles.

L'exemple de Paris et sa région est revenu régulièrement : « *Parce que sur Paris c'est l'horreur, enfin les motards sur la région parisienne, c'est l'horreur. Je trouve qu'il y a vraiment une différence entre la province, où effectivement il y a quand même des motards, quelques motards qui font ces chose-là mais dans l'ensemble, on va dire, ça va. Sur Paris, j'ai l'impression que c'est quand même la majorité* ».

Des différences de comportements ont également été relevées entre les grandes agglomérations, les petites villes et les zones rurales, notamment en lien avec la densité du trafic. Selon les participants, la conduite des 2RM en grande agglomération est associée à plus de stress et à plus de prises de risques pour gagner du temps dans les ralentissements.

Au-delà du niveau de trafic, les caractéristiques de la route comme la sinuosité ont été aussi considérées comme des facteurs favorisant le plaisir de la conduite et par conséquent la prise de risque. Les participants ont considéré que les conducteurs de 2RM prenaient généralement du plaisir avec les sensations associées au franchissement d'un virage.

Le groupe a fait remarquer que dans le sud il y aurait plus de 2RM en partie en raison de conditions météorologiques plus clémentes. Selon les participants, les conducteurs de 2RM y auraient cependant un niveau d'équipements moins élevé : « *Moi j'en ai vu effectivement dans le sud, voilà, en tee-shirt, bermuda, limite claquette...* ». Pendant le visionnage de la séquence sur les virages coupés, l'un des participants a également fait remarquer une possible différence de conduite entre les conducteurs du sud et les autres, les premiers étant plus habitués aux virages et à les couper : « *ce serait bien des gars du midi ça* ».

4.5.2.7.10 Le parcours de vie

Pour le groupe, il existe un lien entre le parcours de vie du conducteur de 2RM, son âge, son expérience et son comportement sur la route.

La jeunesse a été identifiée par les participants comme une période particulière de la vie que l'on soit conducteur de 2RM ou automobiliste. Une période où l'on a envie d'impressionner les autres : « *On veut frimer un peu, on veut tenter un peu, comme vous dites aussi, on a l'impression qu'on peut tout casser* ». Un autre participant a insisté sur la recherche de sensations : « *Quand on est jeune c'est vrai qu'on soit automobiliste ou autre, enfin motard ou autre, enfin on a tous envie d'aller vite, de faire des choses à sensations fortes* ». Un autre a mentionné la prise de risque : « *Je sais quand j'ai eu le permis, il y a un moment, je faisais des choses, je le ferais plus maintenant !* ». Même si un des participants a distingué le contexte de circulation de sa jeunesse de celui d'aujourd'hui : « *Bon, ça circulait pas comme maintenant non plus* », il soutient l'idée de l'inconscience des jeunes vis-à-vis des risques : « *on prend des risques, on ne se rend pas compte* ». En effet, la jeunesse serait synonyme d'inexpérience : « *on n'a pas le vécu, on ne se rend pas forcément compte non plus de la dangerosité de la route* ».

Pour les participants, l'expérience de conduite en 2RM s'acquiert avec l'âge et le parcours de vie, comme dans tous les domaines. Elle jouerait un rôle sur la capacité d'anticipation : « *On anticipe peut-être un peu mieux peut-être quand on a un peu d'expérience* ».

L'évolution du contexte familial (devenir père par exemple) a été mentionnée également pour son influence sur le comportement : on va voir « *les choses différemment* », la responsabilité d'une famille incitant à plus de prudence sur la route. Cette idée a été relayée par plusieurs

participants : « *quand on a charge d'âme, c'est sûr que ce n'est quand même pas la même chose* », « *Ouais, la perception de la route doit pas être la même. Et des risques !* ».

Le groupe s'est accordé sur l'idée que la pratique du 2RM ne convenait pas à une personne très âgée : « *moi j'ai pas vu de motard ayant plus de 80/90 ans, contrairement à la voiture où il faut juste s'asseoir et mettre le contact* ». La force physique qui semble être nécessaire pour conduire ce type de véhicule a été la principale raison invoquée à cette inadaptation : « *une moto c'est lourd* ».

Si le groupe a partagé l'idée que l'expérience constituait un certain gage d'une conduite moins risquée, « *plus posée* », l'un des participants a admis néanmoins qu'elle pouvait être à l'origine de comportements déviants et d'une conduite à risque en raison d'un excès de confiance en soi : « *Moi j'aurais tendance à croire qu'effectivement avec l'âge et l'expérience c'est vrai que l'expérience peut amener à avoir des comportements déviants, à avoir peut-être un peu, un surplus de confiance* ».

Indépendamment de l'âge, le groupe a relevé que certaines personnes avaient naturellement plus d'aisance et allaient mieux maîtriser leur 2RM : « *Celui qui est plus à l'aise se dit « bah de toutes façons je suis tranquille, j'y vais, quoi je », entre guillemets, « je gère* » ». L'un des participants a pensé aussi qu'un antécédent d'accident pouvait jouer sur une moindre prise de risque : « *quelqu'un qui a déjà eu un accident avant et qui ne veut pas en avoir un deuxième* ». Une participante a mentionné l'influence des contrôles et de la crainte du retrait de points sur le permis de conduire sur les comportements, elle considérait qu'ils obligeaient les conducteurs à avoir une meilleure conduite.

Le groupe a souligné également l'influence sur les comportements de conduite de l'éducation, la famille, la sensibilisation aux risques, la transmission des valeurs et la répétition de certaines consignes liées au civisme et à la sécurité : « *je pense que ça dépend comment on a été sensibilisé par le sujet. Je pense que quelqu'un qui naît dans une famille de motards aura de grandes chances de goûter un peu à la moto et selon comment après il aura été éduqué, sensibilisé par rapport à ce sujet-là, il va avoir une conduite, voilà* ».

Enfin, un participant a fait remarquer que la plupart des conducteurs de 2RM sont aussi, à d'autres moments, des automobilistes. En changeant de mode de déplacement on changerait d'attitude, chacun oubliant qu'il a été alternativement piéton, cycliste, automobiliste, conducteur de 2RM et adoptant à chaque fois des comportements à risque plus ou moins importants.

4.5.3 Comparaison des focus groups réalisés en région Normandie

Suite aux focus groups menés avec les conducteurs de 2RM et les automobilistes, des similitudes et contradictions sont apparues dans les discours. Ces points de comparaisons entre les deux entretiens de groupes sont détaillés dans les paragraphes suivants.

En ce qui concerne la remontée de file et la circulation inter-files, les deux groupes ont jugé que ces pratiques étaient courantes et ont noté qu'elles étaient particulièrement représentées à Paris. Ils ont estimé qu'elles étaient dangereuses lorsqu'elles étaient pratiquées à vitesse élevée mais qu'à une vitesse adaptée elles faisaient entièrement partie de l'intérêt du 2RM en permettant un gain de temps. Si les deux groupes ont évoqué le danger que représentent les VL, en particulier lors des changements de voie sans avoir effectué de contrôle au préalable et sans clignotant, les automobilistes ont ajouté qu'il était très difficile de contrôler sans arrêt leurs rétroviseurs ou leurs angles morts pour s'assurer qu'un véhicule n'arrive en circulation inter-files.

Tous les participants ont estimé que les distances inter-véhiculaires courtes imposaient une forte pression à l'automobiliste qui précède le 2RM. Cependant on note des différences dans le champ lexical utilisé. Les conducteurs de 2RM évoquent plutôt de l'agressivité et un sentiment de stress intense voire de tétanie pour l'automobiliste qui fait face à ce type de comportement, tandis que les automobilistes ont parlé d'égoïsme et de provocation de la part du conducteur de 2RM et de stress et d'agacement les autres usagers qui « subissent » ces comportements.

Lorsque la thématique des dépassements a été abordée, tous ont décrit la ligne continue comme un mur infranchissable avant de nuancer en énumérant un certain nombre de situations dans lesquelles son franchissement est acceptable. Les automobilistes présents ont considéré que les conducteurs de 2RM avaient tendance à ne pas toujours respecter les lignes continues. Au sein du groupe des conducteurs de 2RM certains considéraient au contraire que les automobilistes respectaient de moins en moins cette règle du Code de la route.

Les dépassements par la droite ont unanimement été condamnés par les deux groupes qui ont affirmé préférer une situation dans laquelle le 2RM se signale afin que l'automobiliste change de voie et le laisse passer.

Deux idées principales sont ressorties des échanges sur les virages coupés. La première était la notion de plaisir en 2RM, certains participants estimant d'ailleurs que la prise de risque était de courte durée compte tenu de la vitesse de circulation. La seconde était l'évitement d'obstacle ou la surprise, notamment avec des courbes mal estimées et/ou mal signalées. Les conducteurs de 2RM ont insisté sur ce point en décrivant la difficulté de récupérer une trajectoire en motocyclette ou en scooter.

Les deux groupes ont considéré que devoir poser le pied au niveau d'un signal d'arrêt obligatoire était très contraignant pour les conducteurs de 2RM. Ils ont estimé qu'il était acceptable que le conducteur ne s'arrête pas complètement dans la mesure où il ralentissait et cédait le passage aux autres véhicules, de la même façon qu'un automobiliste ferait un « STOP glissé », dans la mesure où la visibilité est suffisante. La vitesse de franchissement a été décrite comme une source importante de risque, les uns considéraient qu'un véhicule prioritaire pouvait heurter le 2RM, les autres que le conducteur de 2RM pouvait heurter un piéton.

On retrouve de nombreuses similitudes dans les échanges sur le sujet de la prise de risque qui a notamment été associée au plaisir. L'idée de la vitesse, grisante pour le conducteur de 2RM, a été associée à l'intérêt de la pratique sur circuit qui permettrait au conducteur de se faire plaisir en sécurité et de canaliser son énergie. Selon les participants, la prise de risque serait favorisée par le contexte, ils ont notamment cité les retards, la circulation dense ou encore le stress.

Les participants ont estimé qu'il existait un « *effet de groupe* » lorsque plusieurs conducteurs de 2RM circulent ensemble, cependant ils ont décrit cet effet de façons très différentes. Les automobilistes ont décrit une conduite plus calme, potentiellement influencée par la présence de proches dans le groupe. Les conducteurs de 2RM ont décrit, soit un aspect formateur liée à la présence de conducteurs expérimentés, soit une augmentation de la prise de risque notamment par imitation des autres membres du groupe.

Les participants ont distingué deux catégories de conducteurs de 2RM en opposant les « *motards* » aux scootéristes. Ces derniers ont été associés à des comportements plus souvent déviants. Pour expliquer cette différence, les participants ont mentionné plusieurs facteurs : l'âge des conducteurs, le prix du véhicule, l'obligation d'obtenir un permis ou encore l'usage du véhicule. En lien avec cette opposition entre les conducteurs de motocyclettes et de scooters, la notion de « *vrai motard* » est souvent ressortie en l'associant à une image de conducteur passionné, qui connaît son véhicule et a une conduite moins risquée. Les automobilistes ont affiné la catégorisation des motocyclistes en deux sous catégories : les conducteurs de motocyclettes type Harley (c'est-à-dire, de customs de grosse cylindrée relativement onéreux) plus âgés avec une conduite tranquille, et les conducteurs de motocyclettes sportives en recherche de sensations.

Même si certains conducteurs de 2RM ont nuancé cette idée, la jeunesse et l'inexpérience ont souvent été associées à la prise de risque. Au contraire, l'expérience (dont font partie les frayeurs ou les éventuels accidents) a été associée à une meilleure anticipation des situations et à une plus grande conscience des risques. Certains automobilistes ont cependant jugé que l'expérience pouvait aussi s'accompagner d'un excès de confiance. Globalement, les participants étaient

également d'accord sur l'influence importante de l'éducation et de la personnalité sur la conduite d'une personne.

Concernant l'infrastructure, les conducteurs de 2RM ont tous affirmé que leurs spécificités n'étaient pas prises en compte dans les aménagements et ont cité de nombreuses situations dans lesquelles ils se sentaient plus exposés aux risques à cause d'une infrastructure qu'ils jugeaient inadaptée. Cette idée n'a pas été retrouvée chez les automobilistes. En effet, ces derniers ont d'abord supposé que l'infrastructure étant adaptée au vélos, elle devait également l'être pour les 2RM. Ils se sont par la suite remémorés des plaintes de motocyclistes ou de scootéristes au sujet de points potentiellement problématiques comme les pavés ou les glissières de sécurité.

Le bruit des 2RM est un sujet qui est longuement revenu. Même si cela n'a pas fait l'unanimité au sein des groupes, il a été cité comme un moyen de communication, utile pour se signaler par exemple. Cependant pour les automobilistes interrogés, cette fonction du bruit semblait se limiter à quelques situations spécifiques en dehors desquelles ils avaient l'impression que le bruit était d'avantage source de surprise et qu'une fois qu'il était perçu le 2RM était déjà passé. Plusieurs participants, des deux groupes, ont aussi évoqué la nuisance sonore en l'associant principalement à de jeunes scootéristes qui feraient du bruit pour le plaisir.

Selon les conducteurs de 2RM, il existerait un manque de connaissance et de compréhension des 2RM de la part des automobilistes. Le groupe des automobilistes a confirmé cette idée. Un participant a notamment fait l'hypothèse que certaines vidéos paraissaient impressionnantes parce qu'il était habitué à sa voiture et pas au gabarit d'un 2RM. Lors du visionnage des vidéos, la notion de peur qui aurait été ressentie en étant à la place du conducteur de 2RM enregistré est souvent apparue dans le groupe d'automobilistes alors qu'elle n'est pas ressortie dans l'autre groupe. Certains automobilistes pensaient aussi que les conducteurs de 2RM (qui sont généralement aussi automobilistes) oubliaient, lorsqu'ils conduisaient une motocyclette ou un scooter, ce qu'était la conduite automobile. Selon eux, ils ne prendraient alors pas assez en compte le ressenti ou les difficultés des automobilistes, de la même façon qu'un automobiliste oublierait ce qu'il vit en tant que piéton et ainsi de suite.

Certains conducteurs de 2RM se sont demandés si la perception était différente lors de la conduite et en vidéo et s'il conduisait de la même façon que les conducteurs visibles sur les vidéos sans en avoir conscience. Au contraire, les automobilistes se sont interrogés sur l'angle de vue des vidéos en imaginant que le conducteur avait une vision qui offrait plus d'informations que celles visibles sur les vidéos présentées et qui pourrait expliquer certains comportements.

4.6 Focus groups réalisés en région Provence-Alpes-Côte d'Azur

4.6.1 Focus group réalisé en région Provence-Alpes-Côte d'Azur avec les conducteurs de deux-roues motorisé

4.6.1.1 Remontée de file

La remontée de file a été considérée comme une pratique courante par l'ensemble des participants conducteurs de 2RM « *on le fait tous* », « *c'est naturel* ». Pour les participants, cette pratique est indéniablement « *un avantage de la moto* », « *c'est le principe de la moto* ». L'avantage de cette pratique réside essentiellement dans le fait qu'elle leur permet de gagner du temps sur leur trajet.

Au-delà de cette notion de gain de temps, les participants ont insisté sur leur recherche de fluidité dans la conduite, ne pas s'arrêter, ne pas patienter dans les bouchons « *c'est ennuyeux de s'arrêter* ». Ils remontent les files « *pour ne pas subir la circulation* ». Cette pratique est synonyme pour eux de liberté. La vitesse à pratiquer lors des remontées de file a été abordée par l'ensemble des participants : il est essentiel de remonter doucement la file de véhicules ou tout du moins, comme le précisera un participant, il est important que le différentiel de vitesse entre les véhicules

dépassés et le 2RM qui remonte la file ne soit pas trop important, surtout lorsque les véhicules dépassés sont à l'arrêt. Un différentiel idéal de 30 km/h a été évoqué.

Les participants ont décrit la pratique de certains conducteurs de 2RM qu'ils ne cautionnent pas. Cette pratique consiste à remonter les files de véhicules à une allure plus importante que la leur et à « coller » les autres conducteurs de 2RM qu'ils trouvent sur leur trajectoire lorsque ces derniers circulent à une vitesse moins importante, (ils « *pousse(nt) derrière* »). Ainsi « poussés », les participants ont dit ne pas se laisser « *mettre la pression* ». Dans le sens où ils ne se laissent pas impressionner par de tels comportements. Ils se décalent sans stresser pour les laisser passer et prendre la suite de ces conducteurs de 2RM plus rapides qui leur ouvrent la route.

La remontée de file a été qualifiée de « *dangereuse mais inévitable* ». Dangereuse lorsqu'ils sont confrontés à une portière qui s'ouvre ou lorsque cette pratique les amène à se retrouver dans l'angle mort de véhicules volumineux tels que camions ou bus. Ils sont de ce fait très attentifs à ne pas rester « *coincés entre les véhicules* », notamment lorsqu'ils arrivent au niveau d'une intersection règlementée par un feu passé au rouge.

L'importance de remonter la file de véhicules pour se mettre devant au feu tricolore a souvent été relevée et plus généralement le fait d'être le premier devant une file de véhicules quel que soit l'environnement : cela permet d'éviter le piège des angles morts. Les participants se sont déclarés à la recherche de l'anticipation et de la visibilité pour plus de sécurité. Il leur semble important d'avoir devant eux une route dégagée pour que l'environnement de conduite ne leur soit pas masqué par un véhicule volumineux ou pour ne pas être à sa merci « *car il va voir quelque chose que tu n'as pas vu* ».

Dans la manière de pratiquer la remontée de file, l'ensemble des participants s'est accordé sur l'importance de ne pas slalomer entre les véhicules. Remonter la file doit se faire sur la gauche.

Un seul participant a indiqué que la remontée ne doit pas se faire au-delà d'une ligne continue.

Un autre a souligné l'évolution du comportement des automobilistes par rapport aux conducteurs de 2RM. Il lui semble que depuis quelques années, les automobilistes notamment, sont plus attentifs aux conducteurs de 2RM et se déportent spontanément pour les laisser passer.

Les participants, ont été unanimes sur le fait qu'il ne faut pas forcer le passage. Ils ont précisé que, contrairement à ce que pensent certains autres conducteurs de 2RM, laisser la possibilité de remonter une file de véhicules n'est pas un dû. Pour la majorité des participants, le fait de s'assurer d'avoir été vu par les autres conducteurs de la file de véhicules remontée, que ces derniers ne soient pas au téléphone ou distraits dans leur véhicule, est un élément à prendre en compte avant d'engager une remontée une file.

D'après les participants, le bruit que font certains 2RM en arrivant, leur permettrait d'être entendus, donc rapidement détectés par les autres usagers, qui se déportent pour leur laisser l'espace de circuler, sans être surpris. L'idée étant toujours de ne pas forcer le passage.

Pour les participants, cette pratique demande une certaine expérience car elle nécessite une attention accrue et une certaine dextérité au guidon. Si elle est pratiquée « correctement », c'est-à-dire sans forcer le passage ou zigzaguer, le 2RM ne participerait pas à la congestion des routes, puisqu'au contraire, il désengorgerait les villes en permettant aux conducteurs de 2RM de se mettre en tête de file aux feux rouges et de démarrer plus rapidement.

Certains participants tiennent compte du type d'infrastructures avant de décider de remontée une file de véhicule. Un participant a précisé « *autant je vais très facilement le faire sur l'autoroute quand ça bouche, autant je vais être plus hésitant si je suis dans une grosse agglomération* ». Le risque viendrait notamment des automobilistes changeant de direction sans percevoir l'approche du 2RM ou en ouvrant leur portière sans contrôler l'arrivée potentielle d'un 2RM.

4.6.1.2 Distance Inter véhiculaire Courte

La majorité des participants ne s'est pas reconnue spontanément dans cette pratique de certains conducteurs de 2RM qui suivent de très près les autres usagers de « *c'est un comportement qui ne me ressemble pas* », « *je n'aime pas être collé derrière quelqu'un* ». Ils l'ont qualifiée de « *dangereuse* », un participant a déclaré « *c'est n'importe quoi* ». Le fait d'être trop près de la voiture qui les précède les empêcherait de réagir efficacement en cas de freinage brusque de ce

véhicule : « *besoin d'un certain espace pour me sentir en sécurité* » avec « *toujours ce souci d'anticipation* ».

Les participants ont déclaré que, lorsqu'ils conduisent une voiture, ils n'appréciaient pas que les conducteurs de 2RM les « *collent* », car « *ça angoisse quand on est en voiture* ». Il semblerait que ce soit essentiellement pour cette raison qu'ils ne circulent à des distances inter-véhiculaires trop courtes : « *En voiture j'ai horreur qu'on me fasse ça, je ne le fais pas* ».

Au cours de l'entretien, un seul participant a déclaré pratiquer cette conduite « *dynamique* » lorsqu'il n'a pas envie de rester à distance avec le véhicule qui le précède, « *ça me plaît* ».

Cette prise de parole a semblé libérer les autres participants qui ont ensuite concédé qu'il a pu leur arriver d'avoir ce comportement en 2RM, « *on l'a tous fait* ». En repensant à ces comportements, ils se sont qualifiés d'« *un peu con* » ou de « *pilote à 2 balles* ». Une partie du groupe a reconnu que cette pratique, qui leur permet ensuite de déboîter et dépasser le véhicule dans un laps de temps très court, entraîne une certaine « *griserie... de pouvoir accélérer beaucoup plus vite* [que les voitures] ». Ils ont indiqué qu'il peut leur arriver d'adopter ce type de conduite pour « *défier* » un automobiliste avec lequel ils auraient pu avoir un conflit « *tout en se rendant compte que c'est une bêtise* ». Plusieurs participants ont assimilé cette pratique à un comportement agressif envers les automobilistes, qui passerait avec l'âge et l'expérience.

Finalement, le groupe s'est accordé à dire que cette pratique est fatigante car coûteuse en ressource attentionnelle et physique mais également dangereuse. Ils ont considéré qu'adopter fréquemment cette conduite nuit considérablement à leur sécurité.

4.6.1.3 Dépassement

Les dépassements visionnés ont été qualifiés de « *limites* » par la majorité des participants, c'est-à-dire, à la limite de l'acceptable. Ils ont noté une importante prise de risque de la plupart des conducteurs de 2RM filmés. C'est particulièrement le cas lorsque des véhicules arrivent en sens inverse ou lorsque les conducteurs de 2RM dépassent des bus ou autres véhicules volumineux qui leur masquent la visibilité sur les véhicules pouvant arriver en sens inverse.

Un participant a comparé ces vidéos aux extraits précédemment visionnés sur les remontées de files et circulation inter-files. Pour lui ce sont les mêmes pratiques, à une différence près : la vitesse à laquelle elles sont réalisées par les conducteurs de 2RM. Pour lui les dépassements se font « *encore plus vite* » que la remontée de file ou la circulation inter-files. Pour un autre participant, les risques pris par les conducteurs de 2RM dans ces vidéos étaient trop importants au regard du bénéfice que cela pouvait leur apporter, en termes de gain de temps notamment.

Cependant, l'ensemble du groupe a reconnu effectuer fréquemment des manœuvres de dépassement proches de celles qui ont été visionnées. Ils dépassent les véhicules qui les précèdent pour toujours plus de « *fluidité* » : « *on ne supporte pas d'avoir quelqu'un devant nous* ». Dans la conduite d'un 2RM, il semble normal que l'« *on roule légèrement plus vite que la plupart des véhicules* », ce qui implique que l'on doit fréquemment dépasser d'autres véhicules : « *on a toujours quelqu'un devant donc on va doubler parce qu'il nous ralentit* ». Un participant a indiqué d'ailleurs que ce type de conduite est un « *jeu* », avant de se reprendre et de plutôt le qualifier « *de style de conduite récurrent* ».

Les participants précisent que ces dépassements peuvent être effectués si certaines conditions sont réunies. Selon eux, il est important d'avoir une bonne visibilité sur l'avant et qu'aucun véhicule n'arrive en face. Un participant a précisé « *si j'ai un doute je n'y vais pas* », un autre a complété « *si je sens... que je peux maîtriser ma moto j'y vais... sinon... j'y vais pas* ».

Certains sont revenus sur la séquence de la vidéo au cours de laquelle un conducteur de 2RM dépasse un bus. Pour eux ce type de dépassement est piégeur à plusieurs titres : au-delà de l'importance d'avoir de la visibilité sur les véhicules qui arrivent en sens inverse, ils ont estimé qu'il était également important de « *savoir ce qu'il se passe devant* ».

Un autre a déclaré ne pas vouloir se faire peur. Il a expliqué que, contrairement aux conducteurs de 2RM vus dans les vidéos, dans ces situations de dépassements, il « *garderait une marge de sécurité... pour me rabattre tranquillement* » et ne compterait pas systématiquement sur le fait que les automobilistes qui arrivent en face se décalent, comme semblaient l'anticiper les conducteurs de 2RM des vidéos.

D'autres critères sont pris en compte par les participants pour décider d'effectuer un dépassement, notamment la capacité d'accélération de leur 2RM. L'ensemble du groupe s'est accordé à dire qu'une motocyclette puissante avec une bonne capacité d'accélération permet d'effectuer des dépassements avec plus de sérénité. La notion de sécurité en lien avec la puissance du 2RM a également été partagée par le groupe : « *il faut en avoir, avoir une moto puissante c'est quand même une sécurité* ».

L'infrastructure des routes est un sujet qui a largement été abordé par les participants. Ils tiennent compte notamment de l'état de la chaussée (présence de gravillons, rainurages...) pour décider d'engager ou non un dépassement. L'ensemble des participants a estimé que des éléments d'infrastructure peuvent leur compliquer « la tâche ». Ils ont fait référence aux rails (de tramways par exemple), ralentisseurs, bordures (de trottoirs ou terres pleins centraux) trop hauts. Ils ont qualifié tous ces éléments de pièges auxquels ils sont soumis contrairement aux automobilistes. Pour eux, l'infrastructure n'est pas pensée pour les conducteurs de 2RM, ce qui ne leur permet pas d'évoluer dans l'espace routier de façon sécuritaire.

La majorité des participants s'est accordée sur le fait que les lignes continues ne représentent pas un obstacle aux dépassements : « *ça n'existe pas les lignes blanches... zébras et compagnie* », « *le franchissement d'une ligne blanche n'est pas un obstacle* ». En revanche, il leur semble nécessaire d'y faire attention dans la mesure où elles peuvent se révéler très glissantes. Chacun a partagé son « astuce » pour ne pas risquer de chuter en glissant sur les lignes continues : « *il ne faut pas freiner dessus* », « *on essaie de la prendre droit* », « *quand il fait froid j'ai tendance à éviter tout ce qui est blanc* ».

La météo est également un critère pris en compte dans la décision d'engager ou non un dépassement, notamment lorsqu'il s'agit de dépasser « *un gros volume* ». Lorsqu'il y a du vent les participants ont déclaré dépasser avec moins de facilité car « *on ne sait pas comment on va être ramassé de l'autre côté* », « *les rafales de vent nous rendent très facilement instables* ».

L'effet de groupe a été évoqué par un participant comme un élément incitant à ce type de dépassement « *pour ne pas trop retarder les autres* », ce à quoi les autres participants ont acquiescé.

4.6.1.4 Virage coupé

A l'issue du visionnage de séquences montrant des conducteurs de 2RM « couper » des virages, des discours très variés ont émergé. La majorité du groupe a considéré que la condition indispensable pour couper un virage est « *la visibilité* », qui doit être « optimale », « *à 100%* », sur les éventuels véhicules arrivant en sens inverse. Si ce n'est pas le cas, ils ont estimé que ce comportement peut être apparenté à « *la roulette russe* » qui « *ne pardonne pas* ».

L'état de la chaussée est un facteur déterminant dans le choix de leur trajectoire : des chaussées en mauvais état, comportant des trous, des gravillons ou encore des serpentins de rebouchage, peuvent les amener à couper un virage afin d'éviter tout risque de glissade ou de chute, ou tout simplement pour éviter les vibrations et chocs désagréables « *tu ressens tout sur ton deux roues* ». Pour certains participants, le type de 2RM conduit semble conditionner la façon de négocier un virage. La conduite d'un 2RM du type « *gros scooter* » ou « *Harley* » peut induire l'adoption d'une trajectoire plus rectiligne en courbe, puisque, de par leur conception, il s'agit de véhicules moins faciles à pencher dans les virages : « *je ne peux pas la basculer comme une sportive* », « *[couper] ça évite de tanguer et glisser... c'est par souci d'économie [de temps et d'engagement physique] et de sécurité* ». La qualité des pneus a également été évoquée comme facteur de choix de trajectoire : avec des pneus en bon état, les participants hésiteront moins à pencher leur 2RM pour suivre la ligne du virage.

Un participant a évoqué également la probable inexpérience pour expliquer les trajectoires visionnées : ces conducteurs de 2RM ne lui semblaient pas aguerris à la conduite en courbe, qualifiant leurs trajectoires de « *nulles* ». La faute incombant, selon lui, aux auto-écoles qui forment les conducteurs de 2RM à « *se déplacer en sécurité... et non... rouler à moto* ». Il a estimé que les conducteurs de 2RM filmés coupaient involontairement les virages car leur vitesse d'entrée en courbe est trop importante.

Le gain de temps a également été évoqué par un participant « *ça m'arrive de couper... pour passer plus vite si besoin...* ».

Pour d'autres participants, au contraire, il n'est pas question de couper les virages : « *à moto c'est la courbe que l'on cherche* », « *la plus belle courbe* ». La notion de plaisir s'est invitée dans les échanges « *le virage avec l'accélération c'est le plaisir numéro 1 de la moto* », « *c'est presque un sport de glisse* ». Un participant a précisé : « *quand tu coupes tu te privas de la courbe* ». L'un des plaisirs dans la conduite d'un 2RM consisterait donc à prendre les courbes (« *c'est inhérent à la moto* ») et non à les couper. Cette notion de plaisir a semblé partager par le groupe.

Un participant a conclu que l'aspect grisant de pouvoir faire « *ce genre de chose* » ne fait pas perdre de vue la nécessité d'avoir une bonne visibilité sur l'avant. Le plaisir ne doit pas entraîner une mise en danger du conducteur de 2RM : « *Il y a le côté grisant de faire ce genre de chose et se mettre en danger ce sont deux choses différentes* ».

4.6.1.5 Non-respect d'un signal d'arrêt obligatoire

Le groupe a été très surpris par les vidéos visionnées : « *on dirait que les vidéos sont accélérées* ». Ils ont été unanimes, ce sont des comportements à proscrire.

Un élément de contexte les a particulièrement fait réagir : le fait que ces comportements soient réalisés en agglomération (« *aucun intérêt à avoir ce type de pilotage en agglomération... pas assez d'espace pour te faire plaisir comme une accélération...* »). Un participant a évoqué l'attention soutenue que ce type de conduite dangereuse demande, car il y a « *toujours la peur des choses qui surviennent* », « *ce stress* ». En ville une multitude de dangers peuvent survenir, l'ensemble des participants a estimé que ces prises de risque sont inutiles et dangereuses : « *la ville ça rend humble...on est hyper vulnérables en ville* », « *t'as pas droit à l'erreur* », « *y'a des obstacles partout* ».

Le facteur aggravant de ces transgressions est la vitesse qu'ils ont jugée excessive (« *il passe à fond!* »). Les participants ont déclaré qu'il leur est arrivé de franchir un stop sans poser pied à terre (« *stop glissé* », tout en restant attentif (en regardant « *à droite à gauche et puis on passe* »), mais un feu rouge non : « *c'est idiot* », « *dangereux* ».

Ce style de conduite transgressif leur est apparu comme particulièrement stressant. Ils ne voyaient pas où pouvait le plaisir d'adopter ce type de comportement. Ils ont imaginé que ce devait être le fait de jeunes à scooter d'« *une certaine tranche d'âge* » et « *qui se pensent invincibles* ». Sans sanction de la part des forces de l'ordre ou par une chute, alors « *rouler comme ça devient une seconde nature* ».

4.6.1.6 Neutre

Les premiers adjectifs qui ont émergé pour qualifier les conduites de 2RM visionnées ont été « *raisonnable* » « *détendu* ». Pour l'ensemble des participants, les comportements étaient « *adaptés* » à une conduite en ville. Un participant a rappelé la dangerosité de la conduite en ville où « *il y a beaucoup de dangers* ». Les autres participants ont acquiescé : « *c'est une conduite prudente adaptée* ».

Cependant, les participants ont été unanimes sur le besoin du conducteur de 2RM de rompre la monotonie de conduite qu'ils ont vu dans les séquences vidéo et qui correspondrait au style de conduite pratiqué en ville ou « *en balade quand tu as le temps* ». Il leur est apparu essentiel de rompre cette monotonie en roulant « *aussi un peu fort* ». Bien qu'ils pratiquent tous cette conduite « *prudente et adaptée* », ils ressentent le besoin de prendre parfois plus de risques. Un participant est revenu sur la notion de plaisir liée à la conduite de 2RM : « *ça nous implique plus que la voiture on sort du simple objet de déplacement* ».

4.6.1.7 Thématiques transversales

Lors des échanges, plusieurs sujets en lien avec les comportements inadéquats des conducteurs de 2RM ont émergé.

4.6.1.7.1 Evolution de l'image du conducteur de 2RM

Les participants ont noté que l'image du conducteur de 2RM a évolué dans le temps. A une époque, le « *motard* » était considéré comme un « *chevalier blanc* », prêt à « *risquer sa vie* » et qui était en rivalité constante avec les automobilistes. Cette image leur semble aujourd'hui « *périmée* », le conducteur de 2RM étant devenu un usager de la route comme un autre.

4.6.1.7.2 Effet de l'âge ou du type de motocyclette sur les pratiques de conduite

L'âge semble être un facteur de prise de risque dans la conduite d'un 2RM. Le manque d'expérience et la jeunesse pousseraient les individus à avoir « *tendance à conduire d'une manière où j'ai raison* » et à être « *un peu con* », ce serait particulièrement le cas des conducteurs de cyclomoteurs et de scooters. C'est en vieillissant que l'on s'assagit : « *En vieillissant on est plus serein... moins à risque que les jeunes sur leur moto ultra puissantes* ».

Il a également été précisé que les comportements routiers variaient selon le type de 2RM conduit. Selon l'état d'esprit de l'individu, un type de 2RM sera favorisé. Pour les jeunes plutôt en recherche d'adrénaline, une motocyclette de type sportive sera par exemple privilégiée, pour une personne plus âgée souhaitant profiter du beau temps pour se promener, un véhicule de type custom sera par exemple choisi « *on a choisi de rouler sur un engin... pas... agressif... on est plus dans la ballade* », « *si délibérément on opte pour une moto ancienne ça te fait avoir un autre état d'esprit* ».

4.6.1.7.3 Effet de groupe

L'effet de groupe a été plusieurs fois évoqué. Selon les participants, rouler à plusieurs 2RM pousserait les conducteurs, quel que soit leur âge, à adopter des conduites qu'ils n'auraient pas eues s'ils avaient été seuls, comme faire la course se « *tirer la bourre* » par exemple. Lorsqu'ils roulent en groupe, les conducteurs de 2RM se sentiraient obligés de prendre des risques inhabituels pour pouvoir suivre et ne pas retarder les autres, mais également pour pouvoir se prouver à soi-même que ses compétences de conduite sont proches de celles des autres membres du groupe « *j'aime bien savoir que je peux rouler comme les autres* ».

4.6.1.7.4 Effet régional

Un effet « régional » a enfin été mis en avant : à leurs yeux, le comportement routier des conducteurs de 2RM des agglomérations de Marseille et Paris est tout particulièrement dangereux. Dans ces deux grandes villes, les conducteurs de 2RM roulent de façon anarchique et sans respect des autres usagers, ce qui rendrait la conduite très « *oppressante* ».

4.6.2 Focus group réalisé en région Provence-Alpes-Côte d'Azur avec les automobilistes

4.6.2.1 Remontée de file et circulation inter-files

Les participants du groupe des automobilistes ont qualifié la remontée de file de pratique commune « *c'est normal* », « *c'est un classique* ». Pour eux, cette pratique est « *typiquement ce qu'on peut voir en ville* ». L'ensemble des participants identifie les raisons pour lesquelles les conducteurs de 2RM pratiquent la remontée de file « *Si on a un véhicule deux-roues, c'est pas pour rester derrière les quatre roues* », « *aller plus vite au boulot, de pas être coincé dans un bouchon* ». Selon eux, le principal avantage est le gain de temps que la conduite de 2RM permet « *c'est tentant quand on a un deux-roues de vouloir essayer de gagner du temps* », « *l'achat d'un deux-roues, clairement, c'est pour gagner du temps* ».

Au fil des échanges, ils ont néanmoins débattu sur le caractère dangereux de cette pratique. Pour certains, le danger existerait aussi bien pour les conducteurs de 2RM que pour les automobilistes (« *des moments qui sont dangereux à la fois pour eux que pour nous* »). Certains conducteurs de 2RM étant qualifiés d'inconscients par quelques participants : « *ils ne se rendent pas compte* », « *ils ne font pas attention* », ou ne pensant pas au risque qu'ils font encourir aux autres usagers : « *ils ne pensent qu'à eux* ».

Pour les participants, la vitesse pratiquée lors de la remontée de file est source de danger. Plusieurs ont en effet rapporté que certains conducteurs de 2RM circulant trop vite en inter-files, surprenaient les automobilistes, qui n'avaient pas le temps de les entendre, ni de les voir dans le

rétroviseur pour anticiper leur arrivée et éventuellement se décaler pour les laisser passer. Pour pallier à ces difficultés d'anticipation plusieurs participants ont indiqué utiliser le bruit des 2RM comme « *un indice* » qui les aide à repérer leur arrivée : « *J'entends le bruit du gars qui arrive... Ça aide... je regarde, je me pousse* ».

La question de se décaler pour laisser plus d'espace de circulation aux 2RM circulant en inter-files a été abordée. Les avis sur cette pratique faisant l'objet d'un accord implicite entre les usagers étaient partagés. Dans la majorité des cas, ils ont dit accepter de se décaler mais à la condition de se sentir en confiance pour le faire « *je me pousse à condition que j'ai la place* ». Les remerciements de la part des conducteurs de 2RM par le biais d'un signe du pied sont apparus comme très appréciés « *le coup de la jambe, là. On a partagé la route ensemble, on se fait une fleur, ça se passe bien* ».

Les participants ont indiqué que l'attitude de certains conducteurs de 2RM pouvait également être à l'origine du caractère parfois dangereux de cette pratique. Un participant a précisé que la tentation semblait grande pour certains de « *gagner du temps tout le temps* » induisant une prise de risque. Lorsqu'ils ne peuvent pas se décaler pour faciliter la remontée de file du conducteur de 2RM, les participants sont gênés par l'insistance de certains : « *je me sens parfois poussé...* », « *Y a des motards qui demandent le passage en s'avançant, en se mettant un petit peu sur le côté, et d'autres qui veulent se l'approprier, sans se poser la question de si ça passe ou si ça passe pas* ». Le terme d'« *oppressant* » a été utilisé par plusieurs participants pour caractériser l'effet de cette pratique de conduite des 2RM sur les automobilistes.

Les mots « *dangereux* » et « *peur* » sont également ressortis de nombreuses fois au cours des échanges. Ces termes qualifiaient les comportements de conducteurs de 2RM, souvent jeunes, au guidon de scooters ou de 2RM de petites cylindrées, qui remontent les files ou « *zigzaguent* » entre les véhicules et à une vitesse que les participants jugent excessive au regard de la leur.

Cependant, certains participants ont rapporté ne pas avoir été choqués par les conduites présentées dans les séquences vidéo. Une participante, jeune conductrice, a indiqué : « *dans les bouchons, ça me fait pas plus peur que ça parce que bah, du coup, je fais plus confiance à eux qui voient plus que nous* ».

Le côté bénéfique pour les conducteurs de 2RM à adopter une telle pratique a également été mis en avant. Un participant a expliqué qu'il enviait les conducteurs de 2RM qui étaient en mesure de faire de la remontée de file « *ça donne envie* ». Le gain de temps apporté par cette pratique semble être l'avantage majeur que n'ont pas les automobilistes.

4.6.2.2 Distance inter véhiculaire trop courte

Cette pratique qui consiste, pour le conducteur de 2RM, à suivre de très près le véhicule qui le précède, a été qualifiée de « *dangereuse* » par les participants. Ils ont estimé qu'elle vise à « *forcer le passage* », à obliger l'automobiliste à se décaler pour laisser passer le conducteur de 2RM. Pour l'ensemble des groupes, ces situations d'interaction génèrent du stress chez l'automobiliste : « *il veut doubler, il me colle derrière (...) ça me fout la trouille* ». Ce dernier se voit contraint de diviser son attention entre « *ce qui se passe devant* » et le conducteur de 2RM derrière qui le suit de très près : « *Du coup on est responsables de devant et de derrière, alors qu'à la base on doit être responsable que de ce qui se passe devant* ».

Faisant le lien avec le thème précédent, un participant agacé a précisé qu'il n'a pas toujours la possibilité de laisser le conducteur de 2RM passer : « *si on ne se décale pas, c'est qu'il y a une raison !* ».

Certains participants se sentent privés de la possibilité de ralentir comme ils le souhaiteraient, de peur d'être percuté par le conducteur de 2RM par l'arrière et de le faire chuter « *il est tellement près... il t'empêche de pouvoir freiner si y a un truc devant* », « *ça sera de sa faute, selon ma définition de la responsabilité, mais... j'aurais pu blesser quelqu'un... je me sens privé... de mon libre choix de conduire avec ce qui se passe devant* ». La vulnérabilité du motard est un élément qui participe au dilemme décrit par plusieurs participants : devoir freiner parce que la situation à l'avant l'exige et moduler ce freinage en raison de la proximité du conducteur de 2RM à l'arrière du véhicule pour ne pas le faire tomber « *je suis obligé de prendre en compte que j'ai un con derrière qui n'est pas du tout protégé* ».

D'autres participants au contraire décident de ne pas subir la pression exercée de cette manière par les conducteurs de 2RM. Ils ont concédé qu'avoir cette attitude demandait un effort mais il est nécessaire pour eux de focaliser leur attention sur leur conduite et donc, de faire abstraction de cet usager : « *je conduis normalement, je suis dans ma file, je n'ai pas à gérer la pression qu'il met derrière moi* », « *Je vais penser à moi, le mec il me colle, il me colle, tant pis pour lui* ».

Un participant a précisé que certains automobilistes pouvaient également adopter ce type de comportement de conduite. Peu importe le type de véhicule, ce comportement a été qualifié d'« *agaçant* ».

4.6.2.3 Dépassesments

A l'instar des distances inter-véhiculaires trop courtes, les dépassements visionnés ont été globalement condamnés par l'ensemble des participants. Ces manœuvres ont été qualifiées à la fois de « *quotidien* » et « *très dangereuses* » : les participants n'ont pas été surpris de visionner de tels comportements, auxquels ils sont fréquemment confrontés « *c'est tellement banal* », « *la vie de tous les jours* », mais ont qualifié ces pratiques de « *dangereuses* », notamment parce qu'elles étaient souvent effectuées au-delà de la ligne continue, sur la voie de circulation opposée. Ils ont estimé que les conducteurs de 2RM effectuaient souvent ce type de dépassement sans se soucier de la présence d'une ligne continue. Ce non-respect du Code de la route a choqué la majorité des participants : « *la règle c'est la règle* », « *s'il y a une ligne blanche c'est pour une raison et qu'il faut pas ! Même si t'es une moto* ». Plusieurs participants ont regretté d'ailleurs que les conducteurs de 2RM qui adoptent ces pratiques ne soient pas plus souvent sanctionnés et ont estimé que les automobilistes n'ont pas les mêmes faveurs de la part des forces de l'ordre : « *il y a le code de la route pour lui et le code de la route pour les autres* » « *les 2 roues le font comme s'il y avait un deuxième code de la route toléré* ».

Si certains participants ont estimé qu'effectuer un dépassement en présence d'une ligne continue était une infraction inacceptable, d'autres, en revanche, pensaient que si toutes les « *bonnes conditions* » de visibilité et d'absence de véhicule arrivant en sens inverse étaient réunies, ils ne voyaient pas d'inconvénient à ce qu'un 2RM les dépasse malgré la présence d'une ligne continue. Ce type de dépassement étant facilité par la taille et la capacité d'accélération des 2RM. Mais les participants ont regretté que ces dépassements soient fréquemment réalisés sans que le conducteur du 2RM ait une visibilité sur l'avant suffisante pour l'engager en toute sécurité.

Faisant référence aux vidéos précédemment commentées, un participant a estimé que les dépassements visionnés étaient plus dangereux que certaines remontées de file « *limites* » ou de distance inter véhiculaire trop courtes. Le double sens de circulation a été cité comme un facteur aggravant par plusieurs participants, car pouvant impliquer encore plus d'usagers : « *le carton peut être encore plus dramatique, parce que c'est deux sens inverses* ». Certains participants regrettaient que ce soit aux automobilistes d'adapter leur conduite pour éviter la survenue d'un accident : « *la voiture arrive en face... elle se décale* », « *C'est le roi de la route* », le comportement des conducteurs de 2RM créant, selon eux, « *des presque accidents* » et « *des situations d'urgence* ». Ils regrettaient que « *là encore* » il faille « *s'adapter à la moto* ».

Les participants ont également déploré que la prise de risque d'un seul individu engage la sécurité de plusieurs autres usagers qui pourraient potentiellement être impliqués dans un accident lié à son seul comportement : « *C'est déjà grave quand on se déporte sur le côté, mais là... Un véhicule met en danger trois véhicules* ».

4.6.2.4 Virages coupés

Les participants ont noté que le danger était principalement lié au manque de visibilité dans les virages : « *Il en n'a pas (de visibilité)* » « *Sur la dernière vidéo, à tout moment il pouvait y avoir un véhicule qui arrive en face* ». Certains participants ont considéré cette pratique comme « *inadmissible* » du fait de cette absence de visibilité sur d'éventuels véhicules arrivant en sens inverse « *il n'a rien à faire là* ». Pour d'autres participants, cette pratique n'était également pas acceptable en raison du danger potentiel lié au mauvais état de la chaussée, un participant cite en

exemple « *en montagne, y a toujours un moment où y a des pierres qui pètent et qui se retrouvent sur la route, même si la route est toute neuve...* ».

D'autres au contraire ont évoqué la notion de plaisir en lien avec cette pratique : « *il prend son pied* », « *il se régale c'est un plaisir* ». Le plaisir pouvant être lié à la dynamique de la courbe : « *leur plaisir est dans les virages* », « *ils préfèrent tourner parce que ça donne plus de sensations* », « *On le sent physiquement, on sent les courbes* ». Dans la mesure où ils pouvaient voir les éventuels véhicules arriver au-delà des courbes, comme dans certaines vidéos visionnées, cette pratique a été considérée comme moins risquée.

Les participants ont également lié la notion de plaisir à la prise de risque engendrée par ce type de trajectoires : « *C'est interdit, donc c'est plaisant* », « *ce qui est interdit donne envie* ». Certains ont estimé qu'il était humain de prendre des risques, autant pour les conducteurs de 2RM que pour certains automobilistes, la prise de risque induisant une réaction physiologique liée à la sécrétion d'adrénaline.

Au fil des échanges cette notion de plaisir a été questionnée par d'autres participants. Ce plaisir individuel de prendre des courbes ne devait pas se vivre au détriment de la sécurité collective. La question de la limite au plaisir a été soulevée « *jusqu'où aller sans mettre les autres en danger* », « *le plaisir au détriment d'autrui* ». La liberté individuelle du conducteur de 2RM se heurtant à la liberté collective de circuler simultanément sur les mêmes chaussées, les participants ont considéré que le plaisir individuel devait s'arrêter là où la sécurité collective ne pouvait plus être garantie par de telles pratiques

4.6.2.5 Non-respect d'un signal d'arrêt obligatoire

A l'issue du visionnage de la séquence vidéo montrant des extraits de non-respect d'un signal d'arrêt obligatoire, les participants n'apparaissent pas choqués par cette pratique, qui ne semblaient pas être spécifiques aux conducteurs de 2RM. Bien que qualifiée de dangereuse, cette pratique leur est apparue comme « *banale* ». Quelques participants ont insisté sur le fait que certains automobilistes adoptent cette même pratique, même si elle est plus répandue chez les conducteurs de 2RM : « *Je pense qu'une voiture le ferait pas, ou on le voit moins fait par les voitures, on le voit plus fait par les deux-roues* ». La voiture du fait de son gabarit oblige son conducteur à respecter certaines règles, qui peuvent être contournées en 2RM : « *en voiture on n'a pas le choix* », « *un 2 roues octroie un peu plus de liberté qu'une voiture* ».

La distinction a été faite entre deux manières de ne pas respecter un arrêt obligatoire : le passage sans ralentissement et le « *stop glissé* ». La vitesse pratiquée pour franchir l'intersection est un critère qui leur permet semble-t-il de juger de la dangerosité de la pratique : « *le premier, il a pas ralenti... Le deuxième... Il glisse* ». Franchir un stop en ralentissant son allure a semblé être acceptable pour la majorité des participants. Si la visibilité permet de traverser en sécurité, les participants se sont montrés compréhensifs envers les conducteurs de 2RM, estimant que ne pas s'arrêter totalement à un stop pouvait éviter la contrainte de poser le pied au sol pour devoir repartir ensuite, ce qui représenterait un gain du temps appréciable « *la flemme de s'arrêter, poser le pied, redémarrer* », « *ils arrivent, ils sont soit en seconde soit en troisième, faut poser le pied droit, après faut remettre la bonne vitesse, il faut repartir...* ».

Les conducteurs de petites cylindrées ainsi que les cyclistes ont été pointés du doigt, puisque considérés de manière générale comme plus infractionnistes que les autres conducteurs de 2RM : « *Pour eux, [...] clairement les feux rouges, les stops et tout, c'est abstrait quoi* ».

Pour certains participants, un conducteur conduisant un 2RM doté d'une bonne capacité d'accélération pouvait se permettre de franchir une intersection, y compris une intersection réglementée par un signal d'arrêt obligatoire, sans s'arrêter mais sans pour autant se mettre en danger « *si c'est une vraie moto, il va passer sans se mettre en danger* ».

Un participant notamment a nuancé les propos des autres membres du groupe en indiquant que le désir de liberté ne devait pas exclure le respect des règles « *Liberté, ça va pas avec code de la route. Le code de la route c'est des règles à respecter* ». D'autres ont complété ses propos, indiquant qu'il était nécessaire de garder en tête le fait qu'un conducteur de 2RM est un usager vulnérable : « *on l'oublie la vulnérabilité en deux-roues. Alors c'est pas le cas de tout le monde, mais je crois qu'à un moment donné on commence à l'oublier* ». Un autre participant a conclu

« c'est plus pratique de pas s'arrêter, mais ils sont beaucoup plus vulnérables. Ils devraient s'arrêter d'autant plus à un stop ».

4.6.2.6 Neutre

Le visionnage de cette dernière vidéo n'a pas suscité de réaction particulière. Les participants ont évoqué une impression de calme et de sécurité. La circulation était fluide, tous ont estimé que la vitesse des conducteurs de 2RM était modérée et adaptée à l'environnement, qu'ils restaient à bonne distance des autres véhicules, franchissaient les intersections réglementées par un feu tricolore au vert et respectaient le code de la route. L'ensemble des participants a considéré qu'« *il ne se passe rien* » et que les conducteurs de 2RM filmés ne devaient pas se faire particulièrement plaisir lors de ces déplacements.

4.6.2.7 Thématiques transversales

4.6.2.7.1 Le stress généré par la présence de 2RM

Tout au long du focus group, certains participants ont insisté sur le fait que les comportements des conducteurs de 2RM les obligeaient fréquemment à quitter des yeux leur environnement de conduite. Un manque « *de communication entre les 2RM et les véhicules à quatre roues* » pourrait en être l'une des raisons. Le danger viendrait essentiellement du fait que leur attention, qui est focalisée sur les 2RM, occulterait les autres dangers potentiels présents dans leur environnement de conduite : « *ça va même fausser notre conduite à nous parce qu'on va être concentrés, on va se dire "oh non, il y a un deux-roues qui arrive"* », « *quand il y a une moto à côté de nous, on va faire plus attention à ça qu'aux autres choses autour et ça peut être limite dangereux, je trouve, de se focaliser seulement sur cette personne-là* ».

4.6.2.7.2 La vulnérabilité des conducteurs de deux-roues motorisés

La vulnérabilité des conducteurs de 2RM a souvent été notée : en cas d'accident avec un 2RM, les participants auraient plus peur pour le conducteur du 2RM que pour eux-mêmes : « *Après généralement je vais faire plus attention aux motos parce que, si elles se prennent dans ma voiture, bah malheureusement c'est pas moi qui vais en souffrir, c'est vraiment lui* ». Cette fragilité leur a semblé accentuée en cas d'accident pour les conducteurs de 2RM qui ne portaient pas, ou que peu, d'équipements de protection : « *Quand on voit le casque et les équipements dans l'état où ils sont [en cas de chute], mais heureusement qu'ils étaient pas en tongs, short de plage (...) et puis là l'été, ici, les gens ils sont en tongs...* ».

4.6.2.7.3 Distinction entre les types de conducteurs de 2RM

Une distinction nette a été effectuée entre le « *bon motard* » et le « *mauvais motard* ». Le premier serait plus à même de « *faire attention aux autres* », de faire « *hyper gaffe* » à son véhicule, sera capable d'effectuer des manœuvres sans se mettre en danger et pourra se permettre de commettre des infractions « *pour se dégager des situations qui pourraient être anxiogènes* ». Le second (souvent jeune) sera plus individualiste et infractionniste.

4.6.2.7.4 Différences entre scootériste et motocycliste

Le profil dessiné pour les scootéristes était un homme jeune, incivil et dangereux : « *quand on voit un scooter en ville qui double à tout va et dans tous les sens, à droite, à gauche, qui roule sur une roue et qui ne respecte rien, ni les feux, ni les stops, c'est vraiment super dangereux (...). Y a des gamins qui sont vraiment dangereux pour eux-mêmes, et quand ils sont deux, c'est encore pire* ». A contrario, le motocycliste de moyenne et grosse cylindrée a été considéré comme plus prudent : « *Moi, perso, en ville, je crois que j'ai jamais vu de grosses motos faire n'importe quoi. Si, peut-être une fois ou deux... Mais par contre, tout ce qui est en dessous de 125cm³ ou alors jusqu'à 125cm³, les incivilités sont vraiment énormes. Alors des fois ça peut être pas très dangereux, mais d'autres fois ça craint. Et ça met en danger tout le monde* ».

4.6.2.7.5 Les différences régionales

De manière générale, les grandes agglomérations comme Paris et Marseille ont été considérées comme des villes dans lesquelles la circulation serait particulièrement dangereuse et oppressante en raison d'un respect moins présent des règles: « *Non mais dans le Sud-Ouest, Bordeaux et j'ai fait la Rochelle aussi, y a pas du tout les mêmes conduites. Moi quand ils arrivent ici, ils ont tous l'impression qu'on respecte moins les distances aussi, et je pense qu'il y a un décalage quand même* », « *Alors, typiquement, à Paris, clairement... Y a pas de feu quoi. Parce que même si ça fait trois secondes qu'il est au rouge, le mec passe quand même* ».

Une participante a appuyé ces propos en abordant le coût de l'assurance, qui serait bien plus élevé à Paris ou Marseille : « *La région, elle y fait quand même. Regardez les cotisations d'assurance. Assurer un véhicule, selon son gabarit ou même une moto, une belle moto, dans le sud ça coûtera plus cher que si je vais l'assurer à Château-Thierry dans le 02 quoi. Parce que d'un, y a plus de vols, de deux, il y a plus de dangers, une conduite qui n'est pas la même, beaucoup plus dangereuse. Donc oui, en fonction de l'endroit où on est, il y a plus de risques* ».

4.6.2.7.6 Plaisir / prise de risques en deux-roues motorisé

La majorité des participants s'est accordée sur le fait que la notion de plaisir dans la conduite d'un 2RM est essentielle. Cependant, ce plaisir de conduite était unanimement condamné s'il était associé à la prise de risque : « *Moi je la trouve principale la partie du plaisir. Après, y a se faire plaisir en connaissant la route* », « *Je pense que les motos prennent pas forcément du plaisir sur une ligne droite, ils préfèrent tourner parce que ça donne plus de sensations. (...) Et du coup je pense que leur plaisir est dans les virages et dans les routes sinueuses en fait* ».

Selon les participants, le plaisir ressenti par les conducteurs de 2RM s'expliquerait par une réaction physiologique (« *Mais ça doit déclencher une réaction physiologique, l'adrénaline, tout ça, qui fait que...* ») ou par le désir de braver l'interdit (« *De toute façon, ce qui est interdit donne envie !* »).

4.6.3 Comparaison des focus groups réalisés en région Provence-Alpes-Côte d'Azur

A l'issue des focus groups réalisés avec les conducteurs de 2RM et les automobilistes, des similitudes mais également des divergences ont émergé sur leur vision concernant les pratiques des conducteurs de 2RM.

Les remontées de file et les circulations inter-files visionnées ont été considérées comme communes par les participants des deux groupes. Ils se sont notamment rejoints sur l'avantage en termes de gain de temps. Les participants ont estimé cependant que ces pratiques pouvaient être risquées, notamment lorsqu'elles étaient pratiquées à vitesse élevée. L'ensemble des participants a désapprouvé « *le gymkhana* » pratiqué par certains conducteurs de 2RM mais également la pression qu'ils exercent sur les automobilistes ainsi que sur les autres conducteurs de 2RM pour les forcer à faciliter leur passage. Ils ont estimé que faciliter ces pratiques n'était pas un dû et regrettent que ces conducteurs de 2RM forcent le passage.

Le bruit émis par certains conducteurs de 2RM, notamment lors d'accélération est jugé utile par les participants des deux groupes. En se signalant de cette manière, les conducteurs de 2RM voient leurs remontées de file facilitées par les automobilistes qui, ainsi alertés, peuvent anticiper la présence d'un 2RM et se décaler plus sereinement afin de leur faciliter le passage.

En ce qui concerne les distances inter-véhiculaires courtes, les deux groupes ont évoqué le stress lié à cette pratique, que la majorité des participants qualifie de dangereuse. Les conducteurs de 2RM ont évoqué la difficulté d'anticiper un freinage du véhicule précédant et l'angoisse qu'une telle pratique génère chez l'automobiliste. Ils ont assimilé cette pratique à un comportement agressif ou de défiance envers les automobilistes, qui serait plutôt le fait de conducteurs jeunes.

Les automobilistes quant à eux ont dit se sentir stressés par ces conducteurs de 2RM qui semblent vouloir forcer le passage. Ils ont cité la vulnérabilité et la proximité du motard dont ils sont obligés de tenir compte lorsqu'ils doivent freiner.

Sur le sujet des dépassements, la majorité des participants a considéré cette pratique comme fréquente. Ils ont estimé que les dépassements, tels qu'ils sont pratiqués dans les vidéos visionnées, sont acceptables si les conducteurs de 2RM ont une bonne visibilité sur les véhicules arrivant en sens inverse, et que l'espace est suffisant entre eux pour terminer leur dépassement sans qu'ils aient à effectuer une manœuvre d'urgence.

Lorsque des véhicules arrivent en sens inverse, notamment des voitures, les automobilistes du groupe ont regretté qu'ils aient à moduler leur vitesse et leur trajectoire pour faciliter le dépassement des conducteurs de 2RM et ainsi éviter un éventuel accident. Les conducteurs de 2RM du groupe ont déclaré qu'ils n'engageraient pas un dépassement s'ils n'ont pas l'espace suffisant pour le faire. Ils ne confieraient pas leur sécurité à l'automobiliste arrivant en sens inverse en comptant sur lui pour adapter sa conduite lors d'un dépassement mal maîtrisé.

Sur ce sujet des dépassements, une différence a émergé entre les deux groupes : elle concernait le franchissement de la ligne continue. Là où les conducteurs de 2RM ont considéré qu'elles n'étaient pas un obstacle au dépassement, la majorité des participants automobilistes ont estimé qu'il n'était pas acceptable de la franchir car cela est contraire au code de la route.

A l'issue du visionnage des vidéos sur les virages coupés, la notion de plaisir a été abordée, les deux groupes s'accordant sur le plaisir ressenti par les conducteurs de 2RM lors de la négociation des courbes. L'ensemble des participants a également été unanime sur l'importance que les conducteurs de 2RM aient une bonne visibilité sur l'avant pour éviter que ce plaisir aboutisse à une prise de risque. Le mauvais état de la chaussée et la présence de véhicules arrivant en sens inverse étant les risques les plus fréquemment cités.

Au sujet du non-respect d'un signal d'arrêt obligatoire, les deux groupes ont considéré qu'il était acceptable que les conducteurs de 2RM franchissent une ligne de stop en ralentissant sans poser le pied à terre pour s'y arrêter. Une vitesse modérée et une bonne visibilité sont les critères d'un franchissement acceptable. Cependant, les conducteurs de 2RM ont semblé plus choqués que les automobilistes par les pratiques visionnées.

Les conducteurs de 2RM ont été surpris par ces pratiques qu'ils ont qualifiées de dangereuses. Ils ont déclaré franchir occasionnellement un stop sans poser le pied à terre mais ont été scandalisés par la vitesse à laquelle les conducteurs de 2RM filmés franchissaient les intersections.

A contrario, les automobilistes n'ont pas été choqués par ces pratiques. Ils les ont également qualifiées de dangereuses, mais banales, car pratiquées à la fois par les conducteurs de 2RM et certains automobilistes. Mais les deux groupes se sont accordés à dire qu'elles sont plus rependues chez les conducteurs de 2RM que chez les automobilistes.

Lors des échanges, la notion de plaisir a largement été abordée dans les deux groupes. Parfois associées à une prise de risque, elle a souvent été liée à la maniabilité des 2RM, notamment dans les courbes. Pour le groupe de conducteurs de 2RM, la notion de plaisir a également été liée à la capacité d'accélération de certains 2RM de grosses cylindrées.

Ce plaisir lié à la conduire d'un 2RM n'a pas fait oublier aux participants la vulnérabilité de leur conducteur. Cette conscience de la fragilité des conducteurs de 2RM était présente dans les deux groupes. En lien avec cette vulnérabilité, les automobilistes ont évoqué le stress et la peur d'être impliqués dans un accident de la route avec un 2RM.

Les différentes pratiques de conduite liées au type de 2RM et à l'âge des conducteurs ont également été abordées. Les participants ont considéré que les jeunes circulant à scooter ou au guidon de 2RM de petites cylindrées, adoptaient plus de comportements à risques que les conducteurs de 2RM de plus grosses cylindrées, qu'ils estimaient être souvent plus âgés. Plus généralement, les participants ont émis l'idée que les conducteurs les plus jeunes, quel que soit le type de 2RM conduit, adoptaient plus souvent des comportements à risques et/ou infractionnistes que les conducteurs plus âgés et plus expérimentés.

Le thème d'une différence de conduite entre les régions du nord et celles du sud de la France a émergé lors des échanges. Pour les participants des deux groupes, les conducteurs de 2RM circulant dans le sud de la France avaient des conduites plus à risque. Cependant plusieurs

participants ont nuancé cet effet en précisant qu'au-delà des différences de régions, il existait une différence entre les pratiques des conducteurs de 2RM circulant dans les petites agglomérations et de ceux plus habitués aux grosses agglomérations. Précisant que dans les grosses agglomérations, les remontées de file, la circulation inter-files et les distances inter véhiculaires courtes notamment y étaient plus souvent pratiquées, la circulation y étant souvent dense, induisant une prise de risque notable pour ces conducteurs de 2RM. En effet, ces derniers peuvent notamment être confrontés à d'autres usagers qui, ne les ayant pas perçus, changent de file ou de direction et coupent la trajectoire des 2RM.

Enfin, l'infrastructure est une thématique qui a été abordée par les conducteurs de 2RM. Ils ont estimé ne pas être pris en compte lors de l'aménagement des voies de circulation et ont déclaré que de nombreux aménagements ne sont pas adaptés et peuvent se révéler être dangereux pour la pratique du 2RM. Cette problématique n'a pas été soulevée par les automobilistes.

4.7 Comparaison des 4 focus groups

4.7.1 Remontée de file

Sur le sujet des remontées de file, des idées assez similaires entre les focus groups réalisés en région Normandie et en région PACA ont été mises en avant.

Les participants des différents groupes ont tous considéré la remontée de file comme une pratique courante qui permet un gain de temps pour les conducteurs de 2RM. Cependant, ils ont insisté sur le fait que cette pratique devait être réalisée à une vitesse modérée et sans « *forcer* » le passage ou slalomer entre les véhicules.

Des dangers liés à cette pratique ont été évoqués dans tous les groupes, mais le danger principal pour les conducteurs de 2RM en remontée de file qui a été mis en avant par l'ensemble des participants a été le manque de conspécuité du 2RM en circulation dense.

Les conducteurs de 2RM ont insisté sur le danger d'être positionné dans l'angle mort d'un véhicule et de ne pas être vu par son conducteur. En lien avec cette idée, les conducteurs de 2RM de la région PACA ont indiqué, pour éviter tout risque, préférer la position de « *tête de file* » dans une intersection, plus sécurisante car leur permettant d'être plus visibles et d'avoir plus de visibilité sur leur environnement.

Les conducteurs de 2RM de la région Normandie ont condamné les automobilistes qui se déportent sans clignotant et sans contrôler leur angle mort notamment pour s'assurer de l'absence de 2RM arrivant derrière eux. L'exemple des automobilistes utilisant leur téléphone au volant a aussi été mis en avant, car cette pratique les empêcherait de détecter convenablement un 2RM qui pourrait arriver par l'arrière.

Les conducteurs de 2RM ont jugé que la remontée de file était globalement acceptée par les automobilistes. Lorsque les conditions de circulation le permettent, les automobilistes des deux régions ont été d'accord sur le fait de se décaler pour laisser passer les 2RM. Dans le cas où ils ne peuvent pas se déporter en toute sécurité, ils estiment que le conducteur de 2RM doit être considéré comme n'importe quel autre conducteur et patienter la file de véhicule.

4.7.2 Distances inter-véhicules courtes

Si tous les conducteurs de 2RM de la région Normandie ont condamné ce comportement, certains de la région PACA ont été beaucoup moins fermes. En effet, certains ont dit aimer cette pratique pour le gain de temps et la griserie qu'elle apporte, d'autres ont décrit cette pratique comme une défiance face à un automobiliste ayant eu un comportement jugé dangereux à leur égard.

Les automobilistes et conducteurs de 2RM des deux régions n'ont pas réagi de la même façon face aux images. Les automobilistes du sud et les conducteurs de 2RM du nord ont décrit un comportement très stressant voire effrayant pour l'automobiliste qui se retrouve dans cette situation. Au contraire, les conducteurs de 2RM de la région PACA et les automobilistes de la région Normandie ont plutôt relativisé ce comportement, certains des automobilistes de Normandie ont décrit cela comme une provocation à laquelle il ne faut pas céder.

4.7.3 Dépassement

Sur le sujet des dépassements la principale différence entre les groupes est sur le franchissement de la ligne continue. Globalement les participants ont décrit la ligne continue comme un mur franchissable, mais dans certaines conditions uniquement. Les conducteurs de 2RM du sud ont été moins nuancés, en considérant simplement cette ligne comme franchissable.

En région PACA, les conducteurs de 2RM disaient effectuer des dépassements proches de ceux visibles dans les vidéos et les automobilistes de cette même région trouvaient ces comportements fréquents bien que très dangereux. En région Normandie au contraire, la majorité des conducteurs de 2RM affirmaient ne jamais effectuer de dépassements similaires à ceux des vidéos. Les automobilistes de Normandie trouvaient fréquent le non-respect de la ligne continue mais estimaient qu'il était rare d'observer les autres types de dépassements visibles dans les vidéos.

Dans plusieurs groupes, le gabarit et la puissance des 2RM ont été évoqués comme des facteurs à prendre en compte pour ce type de pratiques.

4.7.4 Virage coupé

Dans les différents groupes on retrouve les mêmes notions face au visionnage des vidéos mais avec des points de vue parfois divergents.

Tout d'abord la notion de danger : les deux groupes de conducteurs de 2RM ont assimilé cette pratique au jeu de la roulette russe notamment à cause du manque de visibilité. Certains participants ont nuancé la dangerosité de la pratique en parlant d'une prise de risque de courte durée.

La notion de plaisir a été abordée par les participants qui considéraient que ce type de comportement fait partie du plaisir de la conduite en 2RM, à l'exception du groupe des conducteurs de 2RM de la région PACA pour lequel couper la courbe privait le conducteur de tout le plaisir. Certains participants ont reconnu le plaisir de couper un virage mais ont noté l'importance de la visibilité pour éviter de se mettre en danger.

Les conducteurs de 2RM ont été interrogés sur les conditions qui pouvaient les conduire à couper un virage : la majorité a évoqué l'évitement d'un obstacle ou un compromis face à une chaussée trop dégradée, même si d'autres ont dit effectuer ce type de manœuvre pour le plaisir. Quelques participants des deux régions ont associé les trajectoires observées à des conducteurs inexpérimentés qui coupaient les virages par contrainte et non par choix.

4.7.5 Non-respect d'un signal d'arrêt obligatoire

Tous les groupes ont fait la distinction entre le « *stop glissé* » jugé acceptable et les autres pratiques. En effet, pour les participants, la dangerosité semblait liée à la vitesse de franchissement. Les conducteurs de 2RM de la région PACA ont jugé cette conduite inutilement dangereuse en ville. Les automobilistes de cette même région ont considéré que bien que dangereuses ces pratiques étaient banales et souvent observées. Au contraire, en région Normandie, les deux groupes ont condamné les comportements visibles sur les vidéos.

4.7.6 Neutre

Les automobilistes de la région PACA ont décrit une conduite calme en sécurité face aux extraits. Ils ont jugé que ce type de conduite n'était pas associé à du plaisir. Les conducteurs de 2RM de cette même région ont également fait référence au plaisir en expliquant avoir parfois le besoin de prendre plus de risque et de casser la monotonie de la conduite.

En région Normandie, les groupes ont associé ce type de conduite à une personne qui a anticipé son trajet et qui ne subit pas de pression. Les automobilistes ont estimé que le comportement visible était dans la norme.

4.7.7 Thématiques transversales

4.7.7.1 Vulnérabilité des conducteurs de deux-roues motorisés

Les participants se sont accordés sur la vulnérabilité des conducteurs de 2RM dépourvus de carrosserie. Le sujet a été abordé de façon directe dans la majorité des groupes. Pour les conducteurs de 2RM du sud cette idée se retrouve dans le champ lexical utilisé : « *on est hyper vulnérables en ville* », « *ne pardonne pas* », « *toujours la peur des choses qui surviennent* ».

4.7.7.2 Age et expérience

La jeunesse et l'inexpérience ont globalement été associées à des conducteurs qui prendraient plus de risque. En effet, cette idée a été retrouvée dans tous les groupes même si certains participants ont alerté sur les risques de l'excès de confiance lié à l'expérience et l'influence de la personnalité indépendamment de l'âge.

4.7.7.3 Différences entre scootériste et motocycliste

Dans tous les groupes la distinction entre scootériste et motocycliste a été faite. Les scootéristes ont été associés à de jeunes conducteurs prenant des risques inutiles avec une conduite dangereuse et non respectueuse des autres usagers.

Les conducteurs de 2RM du sud et les automobilistes du nord ajoutent une distinction entre les type de conduite selon le type de motocyclette utilisé. Les conducteurs de motocyclettes sportives ont notamment été opposés aux conducteurs de customs.

4.7.7.4 Différences régionales ou de type d'environnement

Sur cette thématique les idées ont été assez similaires entre les différents groupes qui ont notamment pointé les agglomérations de Marseille et Paris comme des zones où la conduite des 2RM est particulière et plus dangereuse qu'ailleurs.

4.7.7.5 Plaisir / prise de risques en deux-roues motorisé

La prise de risque et notamment la vitesse ont été associés au plaisir de conduire un 2RM par les automobilistes des 2 groupes. Les conducteurs (2RM et automobilistes) de la région Normandie ont souvent associé la prise de risque à des contraintes extérieures : pression, retard, circulation dense, stress, ce qui n'a pas été le cas en région PACA.

4.7.7.6 Effet de groupe

L'effet de groupe a été abordé par tous les groupes sauf celui des automobilistes du sud. Les conducteurs de 2RM de la région PACA ont considéré que la conduite en groupe poussait à une plus grande prise de risque. Bien que cette idée ait aussi été évoquée dans le groupe de Normandie, elle a été nuancée par plusieurs participants qui pensaient au contraire que la conduite en groupe avait un rôle formateur et limitait la prise de risque.

4.7.7.7 Infrastructure

Sur l'infrastructure on note une différence majeure entre les conducteurs de 2RM qui a été abordée en même temps que les remontées de file : ceux du sud indiquaient tenir compte de l'infrastructure pour décider d'effectuer la manœuvre ou non, ceux du nord regrettaient que les infrastructures parfois non adaptées à ce type de pratique puissent les contraindre à rouler sur des voies réservées au bus ou aux vélos. Ainsi certains regrettaient une infrastructure inadaptée aux 2RM tandis que d'autres s'adaptaient à l'infrastructure.

4.7.7.8 Conducteurs de 2RM et automobilistes

Une idée générale de méconnaissance et d'incompréhension entre les conducteurs de 2RM et les automobilistes a émergé de façon différente dans les groupes.

Les automobilistes de la région PACA ont évoqué un stress en présence de 2RM en mentionnant un « *manque de communication entre les 2RM et les véhicules à quatre roues* ». Un conducteur de 2RM de cette région a indiqué que les automobilistes deviendraient de plus en plus attentifs aux conducteurs de 2RM.

En région Normandie, les conducteurs de 2RM ont pointé une méconnaissance et une incompréhension du 2RM par les automobilistes, tandis que les automobilistes ont mis en évidence de nombreuses questions sur les 2RM et leur fonctionnement auxquelles ils n'avaient pas la réponse.

5 Conclusion

Cette étude exploratoire menée autour de quatre focus groups a permis de répondre aux questionnements qui ont émergé suite à l'analyse des vidéos du projet DYMOA et ainsi, de développer les connaissances sur l'acceptabilité et la perception des comportements dits « à risques » des conducteurs de 2RM.

Certaines pratiques ont été perçues de façon très similaires par tous les participants, qu'ils soient automobilistes ou conducteurs de 2RM, de la région PACA ou Normandie. C'est notamment le cas de la remontée de file ou de la circulation inter-files. En effet, les participants se sont accordés sur le fait que ces pratiques sont acceptables, voire même « normales » dans la conduite du 2RM en permettant un gain de temps grâce au gabarit réduit du véhicule. Leurs discours concordent aussi sur les dangers de ces pratiques, en insistant notamment sur ceux liés au manque de visibilité des 2RM.

De façon plus générale, la catégorisation des pratiques comme acceptables ou non a été faite de manière assez similaire par les quatre groupes. Ils ont globalement considéré que les pratiques jugées les plus courantes faisaient partie de la conduite d'un 2RM et étaient donc acceptables (par exemple les « stop-glissés »), tandis que les comportements jugés plus marginaux (comme le non-respect d'un signal d'arrêt obligatoire sans ralentir), ont été jugés par la majorité des participants inacceptables.

L'analyse des verbatim a également permis de faire émerger des différences entre les groupes. Une des différences notables mise en évidence entre les participants de la région PACA et de la région Normandie porte sur le rapport à la règle et au risque. Il semblerait que les participants de la région sud aient un rapport « plus souple » avec le code de la route. Le franchissement de la ligne continue a par exemple, été décrit comme une pratique habituelle par les conducteurs de 2RM de la région PACA, alors que ceux de la région Normandie la jugeaient infranchissable sauf conditions particulières.

Cette étude a permis de faire émerger quelques tendances fortes mais, même si la constitution des groupes a été faite de façon à se rapprocher de la structure des populations d'automobilistes et de conducteurs de 2RM de France, les résultats ne peuvent pas être représentatifs de l'ensemble des conducteurs. Ainsi, une étude quantitative complémentaire basée sur ces premiers résultats pourrait être menée à plus grande échelle sur une population de conducteurs de 2RM et d'automobilistes représentative des usagers français, afin de consolider ces nouvelles connaissances.

6 Annexes

6.1 Guide d'entretien 2RM

Introduction

- Présentation des animateurs et du partenariat entre l'Université Gustave Eiffel et le Cerema.
- Objectifs

Recueillir l'avis de conducteurs de 2RM/VL sur les pratiques de certains conducteurs de 2RM à partir de courtes séquences vidéo de situations réelles tirées du projet DYMOA, ultérieur à ce projet.

- Présentation du déroulement
- Informations sur l'enregistrement et l'anonymisation des données
- Rappel des règles

Bienveillance, écoute, respect de la parole et du temps de parole de chacun

Pas de bonne ou de mauvaise réponse (nous sommes là pour écouter)

Être le plus honnête possible

Eteindre son téléphone

- Signature des documents

Icebreaker

Tour de table, présentation rapide si les participants le souhaitent :

- Quelle est votre relation au 2RM (type de moto, ancienneté de permis) ?
- Qu'est ce qui a fait que vous êtes devenu conducteur de 2RM ?
- Une anecdote courte en tant que conducteur de 2RM

Déroulement de l'entretien

- Remontée de file sans espace latéral suffisant
 - Réaction sur les vidéos : Que pensez-vous de la pratique vue dans la vidéo ?
 - Qu'est-ce qui vous amène à circuler en inter-files ?
 - Et que ressentez-vous lorsque vous êtes amenés à circuler en inter-files ?
 - Que pensez-vous du comportement des autres usagers lorsque vous circulez en inter-files ?
- Distance inter-véhicules trop courte
 - Réaction sur les vidéos : Que pensez-vous de la pratique vue dans la vidéo ?
 - Qu'est-ce qui peut amener un conducteur de 2RM à se rapprocher d'une voiture ?
 - Que ressentez-vous quand vous êtes dans cette situation ?

- Dépassements
 - Réaction sur les vidéos : Que pensez-vous de la pratique vue dans la vidéo ?
 - Que prenez-vous en compte pour effectuer un dépassement ?
 - Quelles situations de dépassement vous compliquent la tâche ?
 - Que pensez-vous quand vous voyez un conducteur de 2RM dépasser par la droite ?
- Virage coupé
 - Réaction sur les vidéos : Que pensez-vous de la pratique vue dans la vidéo ?
 - Pour quelle raison ou dans quelles conditions couperiez-vous un virage ?
 - Que pensez-vous des conducteurs de 2RM qui coupent un virage avec peu de visibilité ?
- Non-respect d'un signal d'arrêt obligatoire
 - Que pensez-vous de ce type de comportement ?
 - Dans quel cas de figure pourriez-vous (envisager à) ne pas respecter un stop/un feu rouge ?
- Neutre
 - Que pensez-vous des extraits que vous venez de voir ?
- Autre
 - Pourquoi pensez-vous que les conducteurs de 2RM adoptent des comportements qui ne sont pas dans la norme et à risque ?
 - Y a-t-il des situations que vous considérez à risque en tant que conducteur de 2RM ?
 - Votre relation à l'infrastructure et aux autres usagers.
 - Est-ce que certains équipements sur votre véhicule vous aident à vous mettre en confiance ?
 - Est-ce que vous pensez qu'il existe plusieurs pratiques de la moto ?
 - Est-ce que vous pensez qu'il y a une pratique différente selon les régions ?

Clôture

- Remerciement
- Disponibles pour toutes questions
- Joignables par mail
- Rémunération

6.2 Guide d'entretien automobilistes

Introduction

- Présentation des animateurs et du partenariat entre l'Université Gustave Eiffel et le Cerema.
- Objectifs
Recueillir l'avis de conducteurs de 2RM/VL sur les pratiques de certains conducteurs de 2RM à partir de courtes séquences vidéo de situations réelles tirées du projet DYMOA, ultérieur à ce projet.
- Présentation du déroulement
- Informations sur l'enregistrement et l'anonymisation des données
- Rappel des règles
Bienveillance, écoute, respect de la parole et du temps de parole de chacun
Pas de bonne ou de mauvaise réponse (nous sommes là pour écouter)
Être le plus honnête possible
Eteindre son téléphone
- Signature des documents

Icebreaker

Tour de table, présentation rapide si les participants le souhaitent :

- Depuis combien de temps conduisez-vous ?
- Une anecdote courte en tant que conducteur
- Un trajet qui vous a marqué

Déroulement de l'entretien

- Remontée de file sans espace latéral suffisant
 - Réaction sur les vidéos : Que pensez-vous de la pratique vue dans la vidéo ?
 - Que ressentez-vous lorsqu'un 2RM passe à côté de vous en circulant en inter-files ?
 - Comment réagissez-vous lorsqu'un 2RM circule en inter-files ?
- Distance inter-véhicules trop courte
 - Réaction sur les vidéos : Que pensez-vous de la pratique vue dans la vidéo ?
 - De manière générale, comment réagissez-vous et que ressentez-vous lorsqu'un deux-roues est trop proche de vous ?
 - Que ressentez-vous quand vous êtes dans cette situation ?
- Dépassements
 - Réaction sur les vidéos : Que pensez-vous de la pratique vue dans la vidéo ?
 - Que pensez-vous des dépassements des 2RM ?
 - Que ressentez-vous lorsque vous êtes dépassés par un 2RM
 - Que pensez-vous lorsque vous voyez un conducteur de deux-roues dépasser un autre véhicule par la droite ?
- Virage coupé
 - Réaction sur les vidéos : Que pensez-vous de la pratique vue dans la vidéo ?
 - Que pensez-vous de la conduite des 2RM en courbes ?
 - Que pensez-vous lorsqu'un conducteur de 2RM coupe un virage ?
 - A votre avis, qu'est-ce qui explique cette conduite ?
 - Que pensez-vous des conducteurs de 2RM qui coupent un virage avec peu de visibilité ?
- Non-respect d'un signal d'arrêt obligatoire
 - Que pensez-vous de ce type de comportement ?

- D'après vous, qu'est-ce qui pourrait inciter un conducteur de 2RM à ne pas respecter un stop/un feu rouge ?
- Neutre
 - Que pensez-vous des extraits que vous venez de voir ?
- Autre
 - Pourquoi pensez-vous que les conducteurs de 2RM adoptent des comportements qui ne sont pas dans la norme et à risque ?
 - Y a-t-il des situations que vous considérez à risque avec des 2RM?
 - Pensez-vous que l'infrastructure est adaptée au 2RM ?
 - Est-ce que vous pensez qu'il existe plusieurs pratiques de la moto ?
 - Est-ce que vous pensez qu'il y a une pratique différente selon les régions ?
 - Est-ce qu'il vous arrive de ne pas comprendre l'intention d'un 2RM ?

Clôture

- Remerciement
- Disponibles pour toutes questions
- Joignables par mail
- Rémunération

7 Bibliographie

- Bonniec, A., Haesebaert, J., Derex, L., Porthault, S., Préau, M., & Schott, A.-M. (2016). *Why Patients Delay Their First Contact with Health Services After Stroke? A Qualitative Focus Group-Based Study*. *PLOS ONE*, 11(6), e0156933. <https://doi.org/10.137>.
- Bramston, V., Rouf, A., & Allman-Farinelli, M. (2020). *The Development of Cooking Videos to Encourage Calcium Intake in Young Adults*. *Nutrients*, 12(5), 1236. <https://doi.org/10.3390/nu12051236>.
- Broll, G., Hussmann, H., Rukzio, E., & Wimmer, R. (2007). *Using Video Clips to Support Requirements Elicitation in Focus Groups - An Experience Report*. Paper presented at SE 2007 workshop on Multimedia Requirements Engineering, Hamburg, Germany, .
- Broll, G., Hussmann, H., Rukzio, E., & Wimmer, R. (2007). *Using Video Clips to Support Requirements Elicitation in Focus Groups-An Experience Report*. . SE 2007 Workshop on Multimedia Requirements Engineering.
- Brug, J., Debie, S., van Assema, P., & Weijts, W. (1995). *Psychosocial determinants of fruit and vegetable consumption among adults : Results of focus group interviews*. *Food Quality and Preference*, 6(2), 99-107. [https://doi.org/10.1016/0950-3293\(95\)98554-V](https://doi.org/10.1016/0950-3293(95)98554-V).
- Coquelet, C. (2018). *Les différences de sexe chez les conducteurs de deux-roues motorisés : Approches sociologique et psycho-sociale* . Aix-Marseille Université.: Sciences du Mouvement Humain.
- Kalampalíkis, N. (2011). *Un outil de diagnostic des représentations sociales : Le focus group*. *Revista Diálogo Educativo*, 11(32), 435-467. <https://doi.org/10.7213/rde.v11i32.4405>.
- Kantar TNS. (2020). *Parc Auto*.
- Kitzinger, J., Markova, I., & Kalampalíkis, N. (2004). *Qu'est-ce que les focus groups ?* *Bulletin de psychologie, Groupe d'étude de psychologie*, 237-243.
- Kitzinger, J., Markova, I., & Kalampalíkis, N. (2004). *Qu'est-ce que les focus groups?* *Bulletin de psychologie*, 57(3), 237-243.

- Moreau, A., Dedianne, M.-C., LeTrilliart, L., Le Goaziou, M.-F., Labarère, J., & Terra, J. (2004). S'approprier la méthode du focus group. *La revue du Praticien - Médecine Générale TOME 18. N° 645 DU 15 MARS*, 382 - 384.
- Nour, M., Cheng, Z., Farrow, J., & Allman-Farinelli, M. (2018). *Short Videos Addressing Barriers to Cooking with Vegetables in Young Adults : Pilot Testing. Journal of the American College of Nutrition*, 37(8), 724-730. <https://doi.org/10.1080/073>.
- ONISR. (2021). *La sécurité routière en France. Bilan de l'accidentalité de l'année 2020*.
- Özkan, T., Lajunen, T., Doğruyol, B., & Yıldırım, Z. (2012). *Motorcycle accidents, rider behaviour, and psychological models. Accident Analysis & Prevention*, 49, 124-132. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2011.03.009>.
- SOeS. (2013). *Les deux-roues motorisés : À chaque âge, son usage et ses dangers. Le point sur*, 156, 1-4.
- Steg, L., & Van Brussel, A. (2009). *Accidents, aberrant behaviours, and speeding of young moped riders. Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 12(6), 503-511. <https://doi.org/10.1016/j.trf.2009.09.001>.
- Watson, B., Tunnicliff, D., White, K., Schonfeld, C., & Wishart, D. (2007). *Psychological and social factors influencing, motorcycle rider intentions and behaviour (RSRG 2007-04; p. 152)*. <http://eprints.qut.edu.au/9103>: Australian Transport Safety Bureau. .
- Wilkinson, S. (1998). *Focus group methodology: A review. International Journal of Social Research Methodology*, 1(3), 181-203. <https://doi.org/10.1080/13645579.1998.10846874>.