



Rapport n° 2022-R-02-FR

Photographie de l'usage du 2RM en Belgique

Profilage des conducteurs belges de deux-roues motorisé



FEDERAL PUBLIC SERVICE
MOBILITY AND TRANSPORT

Photographie de l'usage du 2RM en Belgique

Profilage des conducteurs belges de deux-roues motorisé

Rapport n° 2022-R-02-FR

Auteurs : Delhay A. & Vandael Schreurs K.

Éditeur responsable : Karin Genoe

Éditeur : Institut Vias – Centre Connaissance de Sécurité Routière

Date de publication : 23/02/2022

Dépôt légal : D/2022/0779/09

Veillez référer au présent document de la manière suivante : Delhay A. & Vandael Schreurs K.,
Photographie de l'usage du 2RM en Belgique – Profilage des conducteurs belges de deux-roues motorisé,
Bruxelles, Belgique : Institut Vias – Centre Connaissance de Sécurité Routière

Dit rapport is eveneens beschikbaar in het Nederlands onder de titel: Overzicht van het G2W gebruik in
België – Profileren van Belgische bestuurders van gemotoriseerde tweewielers

This report includes a summary in English.

Cette recherche a été rendue possible par le soutien financier du Service Public Fédéral Mobilité et
Transports.

Préface/remerciements

Les auteurs du rapport souhaitent remercier le Service Public Fédéral Mobilité et Transports pour le financement de cette étude qui marque d'une pierre blanche la connaissance des usages des deux-roues motorisés en Belgique.

En effet, ce mode de transport à cheval entre les deux grandes catégories d'usagers de nos routes (usagers faibles et usagers motorisés) combinent souvent les caractéristiques des 2 et se retrouve soit totalement exclu, soit intégré de façon trop générique dans la recherche publique.

Et pourtant les avantages de ce mode de transport sont nombreux, à commencer par le fait qu'il est souvent précurseur de nouvelles tendances. Les industriels automobiles ne s'y sont d'ailleurs pas trompées en rachetant à tour de bras des constructeurs de 2RM pour renforcer leurs capacités en Recherche & Développement.

Mais il a mauvaise presse. Il est mal aimé, souvent du fait de quelques-uns mais surtout par manque de connaissances spécifiques qui empêche l'autorité public de prendre des mesures efficaces.

Le manque de données fondamentales relatives à l'usage du 2RM est une réalité criante dans le secteur. Cette étude contribue, à son échelle, à combler progressivement les lacunes par rapport au secteur automobile et aux usagers faibles.

Table des matières

Liste des tableaux et figures	8
Lexique	11
Synthèse	12
Summary	14
1 Introduction	17
1.1 Objectifs de l'étude et questions de recherche	17
1.2 Méthodologie	17
1.2.1 Construction du questionnaire	17
1.2.2 Distribution du questionnaire	19
1.2.3 Nettoyage des données	20
1.2.4 Analyses	20
2 Photographie 2020	21
2.1 Préambule	21
2.2 Contexte	21
2.2.1 Le concept de 2RM	21
2.2.2 Diversité des 2RM et de leurs utilisateurs	21
2.2.3 Évolution de la mobilité	22
2.2.4 Évolution des accidents	23
2.2.5 Le marché des 2RMs en Belgique	25
2.2.6 Evolutions technologiques	26
2.3 Aperçu de la pratique 2RM en Belgique d'aujourd'hui	28
2.3.1 Caractéristiques socio-économiques des usagers de 2RM	28
2.3.2 Caractéristiques du parc de 2RM et de ses équipements	30
2.3.3 Caractéristiques des usagers de 2RM	31
2.3.4 Caractéristiques de la mobilité en 2RM	33
2.3.5 L'usage des équipements	38
2.3.6 Accidents et risques en 2RM	42
2.4 Profilage des usagers belges en 2020	46
3 Résultats détaillés	48
3.1 Les conducteurs de 2RM belges et leur incidence	48
3.1.1 Proportion de conducteurs de véhicules à moteur dans l'échantillon représentatif national	48
3.1.2 Caractéristiques démographiques	49
3.1.2.1 Informations géographiques	49
3.1.2.2 Genre	51
3.1.2.3 Langue maternelle	51
3.1.2.4 Âge	52
3.1.2.5 Situation familiale	52
3.1.2.6 Revenu familial	53
3.1.2.7 Niveau d'éducation	54

3.1.2.8	Activité principale	54
3.1.3	Possession de 2RM(s)	55
3.2	Permis de conduire et expérience de la conduite	56
3.2.1	Permis de conduire	56
3.2.2	Quand ont-ils appris à conduire un 2RM?	56
3.2.3	Interruptions de conduite	57
3.2.4	Expérience de conduite en 2RM	59
3.2.5	Réussite à l'examen de conduite	60
3.2.6	Formation post-permis et formations continues	60
3.3	Sources informatives	62
3.4	Caractéristiques des véhicules	64
3.4.1	Types de 2RM	64
3.4.2	Équipement d'origine installé sur le 2RM	66
3.4.3	Modifications apportées au 2RM principal	68
3.5	Mobilité et habitudes de conduite	69
3.5.1	Le 2RM en tant que mode de transport	69
3.5.2	Kilomètres parcourus	69
3.5.3	Période d'utilisation et fréquence d'utilisation	72
3.5.4	Moments où les répondants choisissent de rouler	77
3.5.5	Les usagers de 2RM saisonniers	79
3.5.6	Type de déplacements effectués par les usagers	80
3.5.7	L'environnement de conduite	84
3.5.8	La façon dont les usagers de 2RM se déplacent	87
3.5.9	Motivations	89
3.6	L'usage des équipements	92
3.6.1	Port d'équipements de protection individuelle	92
3.6.1.1	Les casques	92
3.6.1.2	Les vestes	92
3.6.1.3	Les pantalons	93
3.6.1.4	Les gants	94
3.6.1.5	Les chaussures/bottes	94
3.6.1.6	Autres équipements	95
3.6.2	Critères d'achat des répondants	96
3.6.3	Connaissance des normes liées aux équipements de protection individuelle	99
3.6.4	Les budgets alloués aux équipements de protection individuelle	101
3.6.5	Prochains achats en équipement de protection individuelle	102
3.6.6	Critères de renouvellement de l'équipement	103
3.7	Attitudes des conducteurs	105
3.7.1	Attitudes générales vis-à-vis de la conduite de 2RM	105
3.7.2	Éléments de conduite que les <i>motocyclistes (>50cc)</i> considèrent comme dangereux	107
3.7.3	Attitude des usagers vis-à-vis de l'arrivée des technologies	109

	3.8 Les accidents de 2RM	111
4	Références	113
5	Annexes	114
	5.1 Questionnaire en français	114

Liste des tableaux et figures

Tableau 1: Les différents choix de véhicules permettant au répondant d'indiquer son véhicule principal	18
Tableau 2 Contenu du questionnaire	19
Tableau 3 Liste des sources informatives des conducteurs 2RM	63
Tableau 4: Différents types d'usagers « saisonniers » selon lesquels les usagers 2RM ont été classés	79
Tableau 5: Aperçu des types de conducteurs saisonniers que l'on peut distinguer parmi les conducteurs 2RM	80
Tableau 6: Analyse factorielle	106
Figure 1 Variétés de 2RM (taille, motorisation, position de conduite, etc... (Source: Riderscan (Delhaye & Marot, Riderscan project - European Scanning Tour for Motorcycle Safety, 2015))	21
Figure 2 Nouvelles immatriculations en Belgique 2010- 2020 (Data Source: ACEM)	22
Figure 3 Détail des nouvelles immatriculations (e-)cyclomoteurs (<50cc) et (e-)motocycles (>50cc) 2010 – 2020 (2010 – base 100) en Belgique, France, Allemagne, Luxembourg, Pays-Bas et Grande Bretagne 2010 - 2020 (Data Source: ACEM)	22
Figure 4 Nouvelles immatriculations en Europe, (e-)cyclomoteurs (<50cc) et (e-)motocycles (>50cc) 2010 - 2020 (2010 - base 100) (Data Source: ACEM)	23
Figure 5 Evolution des accidents corporels et des victimes en 2RMs (Data Source: Vias)	23
Figure 6 Evolution des décédés 30 jours par catégories d'usagers (Data Source : Vias)	23
Figure 7 Evolution du nombre de tués et de blessés en 2RMs (Data Source : Vias)	24
Figure 8 Evolution de l'âge moyen du motard décédé en Belgique (Data Source: Vias)	24
Figure 9 Comparaison des décédés 30 jours dans le Benelux par 1000 habitants (Data Source: IRTAD)	24
Figure 10 Causes d'accidents en 2RMs les plus fréquentes dans les accidents multilatéraux (les collisions avec d'autres) et unilatéraux (la perte de contrôle) (Source : (Connected Motorcycle Consortium, 2018))	25
Figure 11 Comparaison du nombre de kilomètres parcourus en voiture et en 2RMs (Data Source: SPF Mobilité et Transport)	25
Figure 12 Liste des des 10 systèmes coopératifs prioritaires identifiés par l'industrie du 2RM (Source : Connected Motorcycle Consortium)	27
Figure 13: Incidence des conducteurs 2RM en Belgique	48
Figure 14 Incidence des personnes souhaitant conduire à nouveau un 2RM à l'avenir	48
Figure 15 Motivations des personnes souhaitant revenir à une pratique du 2RM	49
Figure 16: Lieu de résidence et lieu de l'activité principale de l'échantillon total	50
Figure 17: Le lieu de résidence et le lieu de l'activité principale différent entre l'échantillon total et l'échantillon 2RM	50
Figure 18: Le lieu de résidence et le lieu de l'activité principale différent entre motocyclistes (>50cc) et cyclomotoristes (<50cc).	51
Figure 19: Catégories d'âge de l'échantillon total, l'échantillon 2RM, les cyclomotoristes (<50cc) et les motocyclistes (>50cc)	52
Figure 20: Situation familiale de l'échantillon total et l'échantillon 2RM	53
Figure 21: Différence de revenu nets annuels moyens entre l'échantillon total (Belgique), les usagers de 2RM, les motocyclistes (>50cc) et les cyclomotoristes (<50cc).	54
Figure 22: Niveau d'éducation de l'échantillon total et des usagers 2RM	54
Figure 23: Activité principale – Répartition en Belgique, dans la population des usagers de 2RM, des motocyclistes (>50cc) et des cyclomotoristes (<50cc)	55
Figure 24: Nombre de 2RM en possession de motocyclistes (>50cc) et de cyclomotoristes (<50cc)	55
Figure 25 : Permis de conduire des motocyclistes (>50cc) et des cyclomotoristes (<50cc)	56
Figure 26: Âge d'apprentissage de la conduite d'un 2RM	57
Figure 27: Durée de l'interruption de conduite pour les conducteurs 2RM	58
Figure 28: Raisons pour lesquelles les conducteurs de 2RM font une pause dans leur travail	58
Figure 29: Expérience de conduite des conducteurs de 2RM	59
Figure 30: Différence d'expérience de conduite entre motocyclistes (>50cc) et cyclomotoristes (<50cc)	59
Figure 31: Catégories d'âge selon qu'un examen de conduite a été passé ou non	60

Figure 32: Groupes d'âge ayant suivi une formation post-permis au permis de conduire	61
Figure 33: Formation post-permis au permis de conduire selon les revenus du répondant	61
Figure 34: Popularité des sources informatives des conducteurs de 2RMs	62
Figure 35: Type de véhicule le plus utilisé par les conducteurs de 2RM	64
Figure 36: Type de véhicule principal choisi selon l'activité principale	65
Figure 37: Âge moyen du conducteur de 2RM selon le type de 2RM utilisé	65
Figure 38: Type de 2RM possédé en fonction de l'âge du usager	66
Figure 39: Equipement d'usine avec lequel le 2RM a été livré	67
Figure 40: Proportion d'échappement de compétition installé d'usine par type de 2RM	68
Figure 41: Nombre de modifications après-vente apportées au 2RM	68
Figure 42: Utilisation de différents moyens de transport par les conducteurs 2RM	69
Figure 43: kilomètres annuels parcourus en voiture et en 2RM	70
Figure 44: Kilomètres annuels parcourus avec un 2RM selon le lieu de résidence des conducteurs	71
Figure 45: Nombre de kilomètres annuels parcourus en fonction du type de 2RM	71
Figure 46: kilomètres annuels parcourus en fonction de l'activité principale du conducteur	72
Figure 47: Aperçu des mois et des saisons de prédilection des utilisateurs de 2RM	72
Figure 48: Fréquence des trajets 2RM	73
Figure 49: Fréquence de conduite hebdomadaire en fonction du revenu du conducteur 2RM	73
Figure 50: Répartition du nombre de conducteurs 2RM par mois selon l'activité principale	74
Figure 51: Répartition du nombre de conducteurs 2RM par mois selon le type de 2RM	75
Figure 52: Nombre moyen de mois de conduite par type de 2RM pendant un an	75
Figure 53: Saison déterminée par le type de 2RM	76
Figure 54: Nombre de mois de conduite pendant l'année en fonction de l'âge et de l'expérience de conduite des conducteurs 2RM	76
Figure 55: Conditions météorologiques défavorables dans lesquelles les usagers de 2RM rouleraient s'ils avaient le choix à l'avance.	77
Figure 56: Conduite sous pluie selon le revenu des usagers du 2RM	77
Figure 57: Choix de rouler dans des conditions météorologiques défavorables en fonction de l'activité principale du usager.	78
Figure 58: Répartition des usagers 2RM selon le type d'usager saisonnier	79
Figure 59: Types de trajets effectués par les conducteurs 2RM	81
Figure 60: Différence de motif de déplacement entre les <i>motocyclistes</i> (>50cc) et les <i>cyclomotoristes</i> (<50cc)	81
Figure 61: Fréquence des déplacements professionnels par province	82
Figure 62: Différence entre les trajets effectués par les différents types de conducteurs saisonniers	83
Figure 63: Âge et expérience de conduite en fonction des différents types de déplacements	83
Figure 64: Distance moyenne de l'activité principale pour les navetteurs 2RM	84
Figure 65: contexte de circulation dans lequel les usagers choisissent de conduire	84
Figure 66: Contexte dans lequel conduire selon le type de 2RM	85
Figure 67: Contexte de la randonnée en fonction du lieu de résidence du usager	85
Figure 68: Contexte dans lequel le déplacement est effectué en fonction de la nature du déplacement	86
Figure 69: Contexte de la conduite en fonction de conditions défavorables	87
Figure 70: Manière dont les conducteurs de 2RM préfèrent conduire leur 2RM	87
Figure 71: Mode de transport préféré des usagers du 2RM selon le type de 2RM	88
Figure 72: Usage du 2RM selon la saisonnalité de la conduite	88
Figure 73: Caractéristiques de conduite en fonction du type de trajets	89
Figure 74: Motivations liées à la conduite d'un 2RM	90
Figure 75: Différence de motivations entre le type d'usager	90
Figure 76: Variation des motivations selon la saisonnalité de la conduite	91
Figure 77: Port du casque par les usagers de 2RM.	92
Figure 78: L'usage des différentes vestes par les usagers 2RM	93
Figure 79: Port de différents types de pantalon selon le types de trajets	93
Figure 80: Port de différents gants par les usagers de 2RM	94
Figure 81: Port de différents types de chaussures selon le type de trajets	95
Figure 82: Port d'autres formes d'équipement de protection selon le type de trajet	95
Figure 83: Aspects que les conducteurs 2RM trouvent importants lors de l'achat d'un équipement	96
Figure 84: Importance de l'aspect "sécurité" dans les équipements selon le type de 2RM	96

Figure 85: Critères que les conducteurs considèrent importants lors de l'achat d'un équipement en fonction du revenu familial	97
Figure 86: Critères que les conducteurs considèrent importants lors de l'achat d'un équipement selon le type d'utilisateur saisonnier	98
Figure 87: Parties de l'équipement qui sont approuvées CE parmi les conducteurs 2RM	99
Figure 88: Intérêt porté au marquage CE pour le casque selon l'usage saisonnier	100
Figure 89 Total des dépenses en équipement individuel de protection	101
Figure 90: Dépenses totales d'équipement par type de 2RM	101
Figure 91: Dépenses totales en équipement par les différents type de conducteurs saisonniers	102
Figure 92: Prochain achat d'équipement que les usagers de 2RM souhaiteraient effectuer	103
Figure 93: Raisons pour lesquelles les usagers 2RM renouvellent leur casque ou leur équipement	104
Figure 94: Attitudes des <i>motocyclistes</i> (>50cc) envers des affirmations liées à la sécurité moto.	105
Figure 95: Éléments de conduite que les motards considèrent comme dangereux	108
Figure 96: Attitude générale des <i>motocyclistes</i> (>50cc) envers la technologie (Enquête 2020)	109
97 Attitude générale des <i>motocyclistes</i> (>50cc) envers la technologie (Enquête 2013 - Riderscan)	109
Figure 98: Mesure dans laquelle les conducteurs pensent que les nouvelles technologies automobiles peuvent réduire les accidents.	110
Figure 99: Opinions des <i>motocyclistes</i> (>50cc) sur la mesure dans laquelle les nouvelles technologies de conduite peuvent améliorer la sécurité	110
Figure 100: Causes d'accidents citées par les usagers.	111
Figure 101: Causes des accidents, subdivisées par type d'accident	112
Figure 102: Les causes d'accidents résumées par personne, véhicule et environnement	112

Lexique

2RM : Véhicule deux-roues motorisé (inclus motocycles et cyclomoteurs) / véhicule utilitaire léger (incluant les catégories L1e, L3e, et L4e).

Accident unilatéral : accident n'impliquant que la moto

Accident multilatéral : accident impliquant plusieurs véhicules/usagers

ADAS : Advanced *Driver* Assistance Systems / Systèmes d'Aides à la conduite en véhicules à 4 roues (voiture, camions, bus, etc..)

ARAS : Advanced *Rider* Assistance Systems / Systèmes d'Aides à la Conduite en 2RM

ACEM : Association des Constructeurs Européens de Motocycles

Cyclomoteur (<50Cc) / cyclomotoriste : Véhicule routier à deux ou trois roues qui est pourvu d'un moteur de cylindrée inférieure à 50 cm³ et dont la vitesse est limitée, par construction, conformément aux réglementations nationales en vigueur. Lorsque les limitations relatives à la cylindrée du moteur ne sont pas applicables, une restriction concernant la puissance du moteur peut être en vigueur. Cela renvoie aux catégories L1 et L2 de la résolution d'ensemble sur la construction des véhicules (R.E.3) des Nations unies (Source : EuroStat). Cette catégorie inclut également les speed pedelec.

HMI : Human Machine Interface / acronyme se référant aux éléments liés à l'interface entre le conducteur et la machine (Interface Homme-Machine)

Motocycle (>50cc) / motocyclistes (>50cc) : Véhicule routier automobile à deux, trois ou quatre roues dont le poids à vide n'excède pas 400 kg. Tous les véhicules de ce genre dont la cylindrée est égale ou supérieure à 50 cm³ ainsi que ceux dont la cylindrée est inférieure à 50 cm³ mais qui ne relèvent pas de la catégorie des cyclomoteurs sont inclus. Cela renvoie aux catégories L3 , L5 , L6 et L7 de la résolution d'ensemble sur la construction des véhicules (R.E.3) des Nations unies (Source : Eurostat).

Échantillon total : l'ensemble des répondants au sondage ; représentatif des caractéristiques socio-démographiques belges.

Échantillon 2RM : échantillon de répondants roulant en 2RM au cours des 2 dernières années précédant le sondage.

EPI : Équipement de Protection Individuelle (vêtement de protection correspondant au descriptif du règlement européen 2016/425. Ce texte voté en 2016 est entré en application dans tous les états membres le 21 avril 2018.

R&D : Recherche & Développement

Scooter (>50cc) / scootériste – véhicule routier appartenant à la catégorie des « motocycles » selon les règles d'homologation (voir ci-dessus), mais qui se distinguent des autres motocycles par le position assise avec les jambes devant. Cette distinction a été exploitée dans certaines analyses spécifiques pour les besoins de compréhension.

STI : Systèmes de Transport Intelligents (*Intelligent Transport Systems / ITS*)

Synthèse

L'étude **Photographie de l'usage du 2RM en Belgique – Profilage des conducteurs belges de deux-roues motorisé**, analyse en détail la pratique du deux-roues motorisés sur le territoire belge à partir des réponses d'un échantillon représentatif de près de 3000 répondants. Celui-ci vise à fournir une meilleure compréhension des pratiques actuelles, afin de soutenir et d'améliorer la recherche et les mesures ciblées sur leurs enjeux spécifiques.

L'étude s'est principalement concentrée sur les aspects suivants :

- *Quelles sont les caractéristiques socio-démographiques des conducteurs de 2RMs belges ?*
- *Comment se répartissent-ils dans le pays ?*
- *Quels sont les 2RMs les plus utilisés ?*
- *Quelles sont les tendances significatives quant à leur utilisation ?*
- *Quel est le niveau de formation de leurs usagers ?*
- *Où s'informent-ils ?*
- *Comment sont-ils équipés et quels sont leurs critères d'achat d'équipement ?*
- *Peut-on distinguer des profils et, le cas échéant quels en sont les caractéristiques ?*

Si l'étude confirme la **diversité des usages** et des **motivations (8 profils distincts)** pu être identifié), elle déconstruit également certaines mythes. Parmi les principaux résultats de l'étude, on peut relever les éléments suivants :

- **Aucun profil d'utilisateur n'est plus fréquent dans une région que dans une autre.** Les profils n'ont aucune base géographique ou communautaire.
- **Les différences géographiques se retrouvent plutôt au niveau de certains usages** comme, par exemple, les provinces du Brabant wallon et flamand, Liège, Luxembourg, ou la région de Bruxelles-Capitale, qui enregistrent le plus grand nombre de *déplacements professionnels*, comparé à la Flandre où il s'agira plutôt de *déplacements de loisirs courts (<500km)*.
- **Le marché actuel montre une popularité pour les 2RM de petite cylindrée et les 2RM plus urbains** (*cyclomoteurs <50cc, scooters >50cc*) avec une croissance des variantes électriques (à condition qu'il y ait une prime à l'achat). Les grosses motos tendent à perdre de leur attrait.
- **La majorité des utilisateurs n'ont qu'un seul 2RM**, parfois deux; on constate toutefois une proportion non négligeable indiquant qu'ils n'en ont aucun, induisant potentiellement une tendance à l'utilisation partagée.
- **Pour la majorité des usagers de 2RM, la voiture reste le principal mode de déplacement ;** l'utilisation du 2RM comme principal mode de transport reste un cas isolé. Les différences entre les profils sont la *fréquence d'utilisation*, les *kilomètres annuels parcourus* et *l'usage saisonnier ou tout au long de l'année*.
- **La majorité des déplacements des 2RM sont des déplacements de loisirs sur de courtes distances (<500 km)**, suivis des *déplacements domicile-travail (navette)*. L'utilisation professionnelle des véhicules utilitaires légers reste peu fréquente.
- **La fréquence d'utilisation des 2RM est la plus élevée entre mai et septembre**, mais elle commence à augmenter à partir de mars pour diminuer progressivement à partir de septembre jusqu'en octobre, permettant de définir 4 types d'usagers saisonniers : toute l'année, quasiment toute l'année, saison moto élargie, saison moto uniquement.
- Même si l'usage diminue avec l'augmentation de l'âge (à partir de 54 ans), **la population belge commence à utiliser les 2RM à tout âge** (à partir de 18ans); on remarque que de nombreux usagers de 2RM roulent sans avoir reçu de formation du tout parce qu'ils ont reçu le permis A automatiquement avec le permis B (jusqu'en 1988 inclus); **les plus jeunes conducteurs sont les mieux formés et représentent la tranche d'âge qui suit le plus de formation continue.**
- **La moitié des utilisateurs déclarent avoir interrompu leur usage pendant une période prolongée** (la durée moyenne d'interruption est de 9 ans).
- **Les utilisateurs de 2RM ont tendance à rouler principalement seuls**, et parfois avec un autre motocycliste ou un passager. Les déplacements en (grands) groupes restent minoritaires.
- **Les utilisateurs ont tendance à éviter les conditions de conduite défavorables** (nuit, mauvais temps, conditions hivernales).

- **Le nombre de modifications après-vente est faible** en Belgique comparé à d'autres pays européens ; ces modifications sont davantage liées à des aspects de confort et d'esthétique (par exemple, bagages, peinture, éclairage, système de navigation, barres de sécurité, etc.) ; le **remplacement de la sortie d'échappement** fait également partie des modifications effectuées mais concerne seulement **certains types de 2RM** (2RMs de type *Sportive*, *Trial/Enduro* et *Standard/non carénées*).
- Les revenus n'influencent pas le port d'équipements ou le choix des vêtements, mais **les dépenses en équipements varient selon les profils** (on note qu'en général, plus l'utilisateur dépense en équipements, plus il s'intéresse à la normalisation CE).
- **Les médias généralistes restent une source d'information pour la majorité des utilisateurs**, mais les *campagnes ciblées*, les *concessionnaires* et les *sites web dédiés* sont également à prendre en compte.
- Sur base des déclarations des motocyclistes eux-mêmes, **les accidents unilatéraux** (par exemple, la perte de contrôle du véhicule) **sont plus fréquents que les accidents multilatéraux**. Cette proportion est à l'opposé de ce que l'on trouve dans les rapports de police (et les statistiques) et pourrait confirmer le fait que ces accidents unilatéraux ne donnent pas nécessairement lieu à un rapport d'accident (par exemple si le motocycliste est indemne).
- **Dans l'ensemble, les motocyclistes (>50cc) sont informés et conscients des risques liés à la pratique de la moto**. Ils désapprouvent les comportements à risque.
- **Parmi les comportements considérés comme les plus dangereux** figurent principalement les *acrobaties (wheelies, dérapages, etc.)* et la *conduite en état de fatigue ou après avoir consommé de l'alcool*.
- **Parmi les comportements considérés comme les moins dangereux** figurent principalement la *remontée de file à faible vitesse*, la *modification de la moto pour plus de confort ou de puissance*, la *conduite avec un système audio*, la *conduite sans gilet fluorescent*.
- **La formation post-permis semble conduire à une plus grande prise de conscience de la vulnérabilité des motocyclistes** (par rapport au fait de ne suivre que la formation obligatoire du permis).
- **Les utilisateurs de motos sont encore très réticents à l'égard de l'arrivée de la technologie embarquée**, qu'ils considèrent comme extrêmement distrayante ; ils sont toutefois **plus positifs à l'égard des technologies de communication M2V qui permettent une meilleure visibilité des motos dans le trafic** (cf. les fonctionnalités développées par l'industrie dans le cadre de la communication V2V).

L'analyse de l'ensemble des informations recueillies par le questionnaire a permis de définir **8 profils d'utilisateurs** et leur incidence dans la population des utilisateurs belges (2RM) :

1. **L'Optimiseur de temps** (the *Time optimizer*): utilise le 2RM (scooter) pour *optimiser* le temps de trajet, durant la bonne saison (11,6%)
2. **Le Du-temps-pour-moi** (the *Time-for-me Seeker*): impliqué dans une vie de famille et professionnelle intense / se déplace principalement en voiture et utilise le 2RM pour gagner du temps pour lui/elle tout en se faisant plaisir (**18,8%**).
3. **L'Inconditionnel** (the *Unconditionnal*): utilise autant la voiture que le 2RM /roule pour tout type d'usage, dans toutes les conditions, dans tous les environnements, toute l'année, *quand il/elle en a envie* (9,5%)
4. **L'Hédoniste** (The *Good-Vibe seeker*) : utilise le 2RM quand le temps le permet afin de se *sentir bien* / le 2RM est aussi souvent utilisé que d'autres alternatives de déplacement pour remplacer les trajets en voiture (14,2%).
5. **Le Je-veux-tout** (The *I-Want-it-All*): *veut le meilleur* (y compris *l'expérience*) des options de mobilité en fonction de ses besoins (**18,2%**).
6. **L'usager Multimodal** (the *Multimodal*): utilise le 2RM (scooter) *avec d'autres moyens de mobilité comme alternative* à la voiture pendant la bonne saison (11%).
7. **L'usager Quotidien** (the *Day-to-day*): utilise principalement un 2RM, *tous les jours*, pour tout type de besoins et par tous les temps (7,5%)
8. **Le Toute-ma-vie** (Le *Life-long experience*): *il a roulé la plupart de sa vie* ou dès qu'il a pu se permettre d'avoir un 2RM / il se déplace principalement en voiture et roule quand les conditions de conduite sont confortables (9,2%).

Summary

The study analyses in detail the practice of PTW riding in Belgium, based on data retrieved by means of a questionnaire. This detailed image, obtained through the responses of a representative sample of nearly 3000 respondents, aims to provide a better understanding of practices, in order to support and improve research and measures targeted at their specific risks.

The study focused mainly on the following aspects:

- *What are the socio-demographic characteristics of Belgian PTW riders?*
- *Where can they be found in the country?*
- *What are the most commonly used PTWs?*
- *Which are the significant trends in the usage of PTWs?*
- *What is the level of training of PTW riders?*
- *Where do they get their information concerning PTWs and road safety?*
- *How are these riders equipped? What are their criteria for purchasing equipment?*
- *Which different rider profiles can be distinguished? What are their main characteristics?*

While the study confirms the **diversity of uses** and **motivations (8 distinct profiles were identified)**, it also deconstructs certain beliefs. Among the major findings of the study, the following could be identified:

- **No single user profile is more common in one region than in another.** The profiles have no geographical or community basis.
- **Geographical differences can rather be found concerning certain PTW usages**, such as the provinces of Walloon and Flemish Brabant, Liège, Luxembourg, or the Brussels-Capital Region, which record the greatest number of professional trips, whereas for the region of Flanders it will be more short leisure trips (<500km).
- **Today's market shows a popularity for small cylinder capacity PTWs and more urban PTWs** (mopeds <50cc, scooters >50cc) with a growth in electric variants (as long as there was a purchase premium). Large motorcycles seem to loose their appeal.
- **A majority of the users only have one PTW**, sometimes two; a significant proportion, however, indicates that they have none at all, indicating a tendency to share use.
- **The car remains the main mode of transport to perform trips for the majority of PTW users**, with the use of the PTW as a main transport mode remaining an isolated case. The differences between the profiles are the frequency of use, annual kilometres travelled and seasonal or year-round use.
- **The majority of PTW trips are short-distance leisure trips (<500km)**, followed by home-to-work (commute) trips. Professional use of PTWs remains infrequent.
- **The frequency of PTW use is highest between May and September**, but it starts to increase from March and gradually decreases until October, leading to 4 types of seasonal riders ("all year", "almost all year", "extended motorbike season", "motorbike only season").
- Even though the usage decreases with an increase in age (as from the age of 54), **the Belgian population starts using PTWs at all ages**; however, many users ride without having received any training (A licence received automatically with the B license up to and concluding 1988); **the younger riders are trained the best and undergo the most continuous training.**
- **Half of the users declare that they have interrupted their riding for a prolonged time** (average duration of the interruption is 9 years).
- **PTW users tend to ride mainly alone**, and sometimes ride with another motorcyclist or a pillion passenger. Travelling in (large) groups still remains a minority.
- **Users tend to avoid unfavourable riding conditions** (night, bad weather, winter conditions).
- **The number of after-market modifications remains low** in Belgium compared to other European countries and is more related to comfort modifications (e.g. luggage, paintwork, lighting, navigation system, crash bars, etc.); the replacement of the exhaust pipe is also part of the modifications done but mainly concerns certain types of PTWs (*sports*, *Trial/Enduro* and *standard/naked*).
- Income does not influence the wearing of equipment or the choice of clothing, but **expenditures on equipment vary between the profiles** (however, in general it seems that the more the user spends on equipment, the more interest he/she will show towards CE marked clothing).
- **General media remain a source of information for the majority of users**, but targeted campaigns, dealers and dedicated websites are also to be taken into account.

- **Unilateral accidents** (e.g. loss of control of the vehicle) **are more frequent compared to multilateral accidents based on self-reported accidents by the riders.** This proportion is the opposite of what is found in police reports (and statistics) and can be explained by the fact that many of these unilateral accidents do not necessarily lead to an accident report if the rider is unharmed.
- **In general, motorcyclists (>50cc) are informed and aware of the risks associated with motorcycling.** They disapprove risky behaviour.
- **Among the behaviours that are considered to be dangerous by motorcyclists** are found: *doing stunts (wheelies, skids, etc.), driving when feeling tired or after consuming alcohol.*
- **Among the behaviours that are considered to be the least dangerous** are seen: *filtering traffic at low speed, modifying the motorbike for comfort or more power, riding with an audio system, riding without a fluorescent jacket.*
- **Post-licence training seems to lead to a greater awareness of the vulnerability of motorcyclists** (compared to only following the obligatory licence training).
- **Motorcycle users are still very reluctant towards the advent of in-vehicle technology,** and consider it to be extremely distracting; they are however **more positive about M2V communication technologies that allow better visibility of motorbikes in traffic** (cf. the functionalities developed by the industry in the context of V2V communication).

Analysing all the information collected by the questionnaire made it possible to define **8 user profiles** and their incidence in the Belgian (PTW) user population:

- 9. The Time optimizer:** uses the PTW (scooter) to *optimize* travel time during the good season (11,6%)
- 10. The "Time-for-me" seeker:** in the peak of the family-work life / travels mainly by car and takes the PTW to gain time in his personal life, *PTW offering time for him/herself* (**18,8%**)
- 11. The Unconditional:** uses car or PTW equally often, rides for all purposes, in all conditions, in all environments, all year long, *whenever he/she 'feels' like it* (9,5%)
- 12. The Good-Vibe seeker:** uses the PTW when the weather allows it in order to get a *good feeling* / the PTW is equally often used as other alternatives to replace car trips (14,2%)
- 13. The "I want it all" rider:** *wants the best (including experience)* of mobility options depending on his/her needs (**18,2%**)
- 14. The Multimodal rider:** uses the PTW (scooter) *along with other mobility alternatives as an alternative* to cars during the good season (11%)
- 15. The Day-to-Day rider:** uses mainly a PTW, *every day* for any kind of needs and in all weather conditions (7,5%)
- 16. The Life-long experience rider:** *has been riding most of his/her life* or whenever he/she could afford to have a PTW / travels mainly by car and rides when comfortably acceptable (9,2%)

1 Introduction

1.1 Objectifs de l'étude et questions de recherche

L'objectif de cette étude est de cartographier les conducteurs 2RM en Belgique et d'identifier leurs caractéristiques afin de permettre un profilage des conducteurs 2RM belges. Ce profilage doit permettre de catégoriser dans une certaine mesure tous les types de conducteurs de 2RM en Belgique, afin d'améliorer la recherche en sécurité routière et la sensibilisation en permettant de mieux connaître et comprendre cette catégorie d'usagers, permettre ainsi la mise en place de mesures ciblées efficaces.

Les questions de recherche suivantes ont été posées.

Question principale de recherche : Quels sont les différents profils des conducteurs belges du 2RM ?

Questions de recherche secondaires :

- Quelle est l'incidence du conducteur belge de 2RM ?
- Quelles sont les caractéristiques démographiques des conducteurs belges de 2RM ?
- Quels véhicules les conducteurs belges de 2RM utilisent-ils ?
- Quelles sont les tendances en matière de non-conducteurs intéressés par la conduite d'un 2RM ?
- Quel est le taux de détention du permis de conduire chez les conducteurs belges de 2RM ?
- Qu'en est-il de l'expérience de conduite des conducteurs de belges de 2RM ?
- Quels aspects sont importants pour le profilage en Belgique ?
- Quels sont les éléments de conduite considérés comme dangereux par les conducteurs de motocycles ?
- Quels sont les attitudes des usagers de 2RM vis-à-vis de leur propre sécurité ?
- Quels sont les taux d'usage des vêtements spécifiquement conçus pour les usages 2RM ?
- Quels sont les critères d'achat des usagers ?
- Comment les conducteurs belges de 2RM recueillent-ils des informations sur la sécurité, les vêtements, etc. de 2RM ?

1.2 Méthodologie

En Belgique, seules les informations sur les véhicules enregistrés sont disponibles, ce qui diffère de l'utilisation réelle (par exemple, un conducteur peut avoir plusieurs 2RM enregistrés dans un garage, certains conducteurs peuvent partager un 2RM, etc.) Par conséquent, aucune incidence des conducteurs 2RM ne peut être déterminée en Belgique.

Afin d'obtenir une compréhension plus précise de la prévalence et des caractéristiques des conducteurs belges de 2RM, une étude par questionnaire a été conçue. Celle-ci a permis de recueillir des informations sur plusieurs sujets dont: des *informations générales* sur les usagers 2RM et leur *expérience de la conduite*, des caractéristiques des *véhicules*, des caractéristiques de *mobilité* et leurs *habitudes* de conduite, *attitudes* vis-à-vis de la sécurité routière et de la technologie, les *accidents*, les *équipements* utilisés, leurs *sources d'information* et leur *perceptions vis-à-vis de technologies spécifiques aux 2RM*

1.2.1 Construction du questionnaire

Le questionnaire, proposé en français et en néerlandais, est composé de deux parties : la première partie filtre les répondants pour ne garder que les conducteurs de 2RM qui avaient roulé au moins les deux années précédentes, la seconde posait des questions spécifiques couvrant les thématiques couvertes par l'étude, certaines questions n'étant parfois proposées qu'aux *motocyclistes* (>50cc) - et non aux *cyclomotoristes* (<50cc) – à cause de la spécificité des réponses ou des choix proposés.

La première partie se composait de 15 questions. Les personnes interrogées devaient indiquer si elles avaient déjà conduit un 2RM sur la voie publique avec un permis de conduire valide. Le cas échéant, ils devaient préciser s'ils avaient conduit au cours des deux dernières années. Lorsque les participants ne remplissaient pas les conditions pour être sélectionnés en tant que « conducteur 2RM », ils étaient exclus de l'échantillon 2RM, tout en restant inclus dans *l'échantillon représentatif national* total.

Au conducteur 2RM n'ayant pas roulé au cours des deux dernières années, et donc exclu de l'enquête, il a toutefois été demandé s'il souhaitait recommencer à rouler en 2RM dans un avenir proche et pour quelle raison. Cette question a également fait l'objet d'un sondage à part.

Enfin une répartition a été faite entre les conducteurs de mobylettes/cyclomoteurs $<50\text{cc}$ (appelés « *cyclomotoristes* ($<50\text{cc}$) » par la suite) et de scooters/motos de $\geq 50\text{cc}$ (appelés « *motocyclistes* ($>50\text{cc}$) » par la suite) pour remplir la deuxième partie du questionnaire. Cette sélection a été faite sur base d'une question où les répondants devaient indiquer le véhicule qu'ils utilisaient le plus parmi une liste proposée de véhicules. Ce critère de sélection a permis de déterminer l'incidence des deux catégories d'utilisateurs dans la population totale belge et d'obtenir des informations sur les véhicules les plus fréquemment utilisés. Une distinction a également été faite entre les motocycles et les scooters $>50\text{cc}$ pour la partie technique du sondage, ainsi que pour certaines questions pour lesquelles la distinction était pertinente.

Tableau 1: Les différents choix de véhicules permettant au répondant d'indiquer son véhicule principal

		
1. Custom/Cafe Racer	2. Trail/Adventure	3. Touring
		
4. Standard/Non carrénée	5. Électrique	6. Sportive
		
7. Scooter $\geq 50\text{cc}$	8. Trial/Enduro	9. Cyclomoteur $\leq 50\text{cc}$

Enfin, afin d'obtenir le plus d'informations possible de la part des conducteurs de 2RM, le plus grand nombre possible de questions par sujet a été formulé. Cependant, une sélection a dû être faite afin de garder le questionnaire dans des limites de temps acceptables : au total, un questionnaire de 54 questions a été élaboré. La durée moyenne du questionnaire était de 30 minutes. Les éléments du questionnaire sont repris dans le Tableau 2

Tableau 2 Contenu du questionnaire

Informations générales sur le conducteur et son expérience de la conduite. • Détermination de l'incidence des usagers 2RM en fonction des critères de sélection. • Informations démographiques générales (ex. âge, niveau d'éducation, activité principale, etc.). • Expérience de conduite et informations sur le permis de conduire (ex. type de permis, interdiction de conduire, kilométrage annuel (exposition), fréquence de conduite, etc.).
Caractéristiques du véhicule principal • Caractéristiques du véhicule le plus utilisé, identification des éléments d'équipement d'usine/ajouté. • Possession d'autres 2RM
Caractéristiques de la mobilité et habitudes de conduite • Caractéristiques de mobilité (motivation du choix de véhicule, estimation de l'utilisation de différents moyens de transport, estimation des types de déplacement spécifiques (ex. trajet domicile-travail, loisir, déplacement professionnel). • Motivation derrière le choix d'utiliser un 2RM (ex. gain de temps, diminution des coûts de transport, sentiment de calme, etc.) et environnement dans lequel ils conduisent (rural, urbain, mixte)
Attitudes à l'égard de la sécurité routière et de la technologie • Déclaration des motocyclistes (pas des scootéristes) concernant leurs attitudes vis-à-vis d'éléments spécifiques de sécurité routière. • Indications des comportements de conduite, parmi une liste d'options, considérés comme dangereux par les motocyclistes. • Indication générale de leur attitude vis-à-vis de la technologie.
Accidents auto-déclarés • Une brève description des accidents déclarés comprenant l'identification du nombre d'accidents eus, et de la cause première.
Utilisation autodéclarée de l'équipement • Identification du type d'équipement utilisé selon les différents types de trajet (navette, trajets courts, longs trajets) parmi une liste d'équipement prédéfinis. • Déclaration du prochain équipement envisagé à l'achat • Estimation du budget dépensé en équipement depuis le début de la conduite en 2RM. • Indication de ce que les conducteurs 2RM considèrent comme important dans l'équipement (ex. visibilité, confort, norme de sécurité, etc.) et des raisons principales pour lesquelles l'équipement est acheté (ex. apparence, technologie, nouveaux besoins). • Identification des équipements possédés marqués CE
Sources d'information sectorielles • Sources d'information des conducteurs de 2RM sur la sécurité routière et plus largement le secteur du 2RM.
Perception à l'égard de technologies V2V spécifiques • Présentation de technologies C-ITS (V2V) conçues pour l'amélioration de la perception du 2RM par les autres usagers et de la prise de décision. Les répondants étaient interrogés sur leur perception de ces technologies.

1.2.2 Distribution du questionnaire

Afin de déterminer avec précision l'incidence des conducteurs 2RM dans la population belge totale, le choix a été fait de travailler avec une agence de sondage pour la distribution le questionnaire. Le questionnaire a été envoyé à un échantillon représentatif au niveau national, ce qui a permis d'obtenir une image représentative au niveau de la population totale belge, les conducteurs de 2RM étant inclus de manière aléatoire. La sélection a uniquement porté sur la représentativité nationale de l'échantillon, sans influencer la collecte des conducteurs 2RM, garantissant ainsi une sélection aléatoire des conducteurs 2RM.

Le questionnaire s'est déroulé du 20 novembre au 30 novembre 2020, soit en dehors de la saison moto, sur une période de 10 jours. Au cours de cette période, 2963 questionnaires complétés ont été collectés. Etant donné que le questionnaire a été lancé en dehors de la saison moto, travailler avec une agence de sondage a permis de collecter tous les types de *motocyclistes* (>50cc). La collecte de données a également pu être maintenue aussi courte que possible, en raison du taux de pénétration élevé.

Un second questionnaire a été réalisé pour creuser la question des intentions de se mettre à l'usage du 2RM dans un avenir proche. Pour se faire le sondage OMNIBUS de Vias a été utilisé. L'OMNIBUS est un sondage

mensuel lié aux questions de mobilité posé à un panel représentatif (âge, genre, et régions selon StatBel) de 1000 répondants. Le questionnaire a été envoyé en mars 2021. Comme question de contrôle, une distinction a été faite entre les personnes qui avaient conduit au cours des deux dernières années et celles qui ne l'avaient pas fait. Il en ressort que 10,7% ont indiqué avoir conduit au cours des deux dernières années. Ce chiffre n'est pas très différent de celui du questionnaire général, ce qui permet de conclure que le second questionnaire peut donner une bonne estimation du nombre de personnes qui envisagent de conduire un 2RM à l'avenir.

1.2.3 Nettoyage des données

A l'origine, la base de données des réponses reçues contenait un grand nombre de conducteurs 2RM : 512 conducteurs 2RM parmi l'échantillon national représentatif de 2963 répondants belges (17,2%), dont 414 (13,9%) *motocyclistes* (>50cc) et 98 (3,3%) *cyclomotoristes* (<50cc).

Ce nombre élevé de conducteurs 2RM étant suspicieux, une inspection détaillée des réponses a permis de constater que certains répondants avaient rempli le questionnaire de manière mensongère, probablement afin d'obtenir la récompense de l'agence. Un nettoyage des données s'est donc avéré nécessaire.

Pour ce faire, les critères de sélection ont été comparés (ex. année de naissance liée à l'année d'obtention du permis de conduire, marque/modèle du véhicule, âge lors de l'apprentissage de la conduite croisé à l'année de naissance, etc.) afin de détecter et de marquer les mauvaises réponses.

Ce travail de nettoyage a abouti à l'identification de 151 « faux positifs ». Ces répondants ont été déplacés de l'échantillon « conducteurs 2RM » vers l'échantillon des « non-conducteurs de 2RM », ce qui a permis de ne pas affecter l'échantillon représentatif national, tout en améliorant la représentativité de l'échantillon « conducteurs 2RM », plus conforme aux données d'immatriculation de StatBel¹, qui identifie 6,6% de 2RMs parmi les véhicules immatriculés.

Après nettoyage de l'ensemble de données, 361 conducteurs 2RM ont pu être identifiés (12%), dont 248 *motocyclistes* (>50cc) (8,3%) et 113 *cyclomotoristes* (<50cc) (3,7%). Cette augmentation du nombre de *cyclomotoristes* (<50cc) est le résultat du nettoyage des informations sur les véhicules et de la reclassification de conducteurs qui s'étaient trompés dans le choix lié au *type de véhicule*.

Le nettoyage des données a également induit une meilleure représentativité des *catégories d'âge, situation familiale et revenu net annuel*.

1.2.4 Analyses

Les analyses ont été effectuées sur les deux parties du questionnaire en scindant l'*échantillon représentatif national* (appelé « échantillon total » par la suite) et l'*échantillon des conducteurs 2RM* (appelé « échantillon 2RM » par la suite). L'échantillon total a été utilisé pour déterminer l'incidence des conducteurs de 2RM et pour obtenir des informations démographiques importantes. L'échantillon 2RM a été utilisé pour mieux comprendre les usagers de 2RM en tant que groupe collectif d'une part et d'identifier les différences entre les « *motocyclistes* (>50cc) » et les « *cyclomotoristes* (<50cc) » d'autre part.

Les données ont été saisies et analysées à l'aide du logiciel IBM SPSS Statistics 25.0. Les graphiques ont été créés dans Microsoft Excel pour assurer la lisibilité du rapport.

Des analyses statistiques descriptives ont été effectuées pour mieux comprendre les échantillons. Les différences statistiques ont été étudiées par des tests paramétriques et non paramétriques. Une analyse factorielle et une analyse de fiabilité ont été utilisées pour la partie du questionnaire relative aux *attitudes*, tandis que des analyses de corrélation exploratoires ont permis de mieux comprendre les corrélations entre les variables d'intérêt. Enfin, une analyse en grappes a été réalisée pour rechercher le profilage le plus approprié des conducteurs de 2RM. Les valeurs p ont été fixées à $p < 0,05$ (pour les tests d'hypothèses normales) et $p < 0,10$ (pour les tests d'hypothèses marginales).

¹ STATBEL. (2020). Parc de véhicules. Récupéré sur STATBEL La Belgique en chiffres

2 Photographie 2020

2.1 Préambule

Le sondage des usagers de 2RM belges a été réalisé en novembre 2020. Les confinements et la crise sanitaire en général, ont impacté sensiblement les habitudes sociologiques des belges et des usagers des transports toute catégorie confondues. Ces changements d'habitudes liés à l'ancrage du télétravail, les considérations environnementales liées au réchauffement climatique et les décisions politiques qui s'en sont suivies (ex. interdiction des moteurs thermiques à Bruxelles pour 2035, etc...) pourraient toutefois modifier l'image décrite ci-dessous dans les années à venir.

2.2 Contexte

2.2.1 Le concept de 2RM

Le terme "Deux-Roues Motorisé » (2RM) est utilisé pour désigner de manière générique les véhicules motorisés à deux roues circulant sur route, communément appelés motocyclettes (moto), cyclomoteurs ou scooters.

Il est toutefois à noter que d'un point de vue d'homologation réglementaire (et donc de statistiques), la **catégorie L**, qui reprend les 2RMs visés dans cette étude (soit les catégories L1e et L3e), comprend également les cyclomoteurs à trois roues (catégorie L2e), les motocyclettes à deux roues avec side-car (catégorie L4e), les tricycles à moteur (catégorie L5e), certains quadricycles légers dont la masse à vide est inférieure ou égale à 350 kg (catégorie L6e et catégorie L7e)², exclus quant à eux de cette étude.

2.2.2 Diversité des 2RM et de leurs utilisateurs

Les 2RM se distinguent des autres moyens de transport par la variété:

- des formats et motorisations (de <50cm³ à > de 1400 cm³) ;
- des positions de conduite;
- des environnements de conduite (ex. *urbain*, balade, aventure, circuit, off-road, etc...) ;
- des motivations des utilisateurs (*navetteurs*, loisirs, recherche de sensation, vacances, professionnels, etc...), ainsi que
- par leurs mouvements spécifiques dans le trafic (usage des bandes de circulation, positionnement en courbe, remontage de files, etc.).



Figure 1 Variétés de 2RM (taille, motorisation, position de conduite, etc... (Source: Riderscan (Delhay & Marot, Riderscan project - European Scanning Tour for Motorcycle Safety, 2015))

Ils partagent donc à la fois des caractéristiques des véhicules **motorisés** (ex. la variabilité de la motorisation) et **non-motorisés** (ex. la taille, la fluidité, la vulnérabilité), ce qui requiert une approche spécifique de leurs enjeux de mobilité et de sécurité.

² Parlement européen et du Conseil. (2002, mars 18). Directive 2002/24/CE. *La réception des véhicules à moteur à deux ou trois roues [abrogeant la Directive 92/61/CEE du Conseil]*.

2.2.3 Évolution de la mobilité

Estimé en 2018 à 21.792.584 en Europe et à 663.769 véhicules en Belgique par l'ACEM, le parc circulant de deux roues motorisés représente approximativement 10% de la flotte de véhicules immatriculée sur le sol belge (6% en Europe).

Une étude européenne³ a montré que l'utilisation principale des 2RM était la conduite de loisir (49%) et la conduite « domicile-lieu de travail » (appelé « navette » en Belgique) (30%).

Si les immatriculations européennes sont en diminution depuis une dizaine d'années, l'usage du 2RM en Belgique augmente, principalement en ce qui concerne les cyclomoteurs, avec un engouement très net pour les cyclomoteurs électriques, comme illustré par la Figure 2.

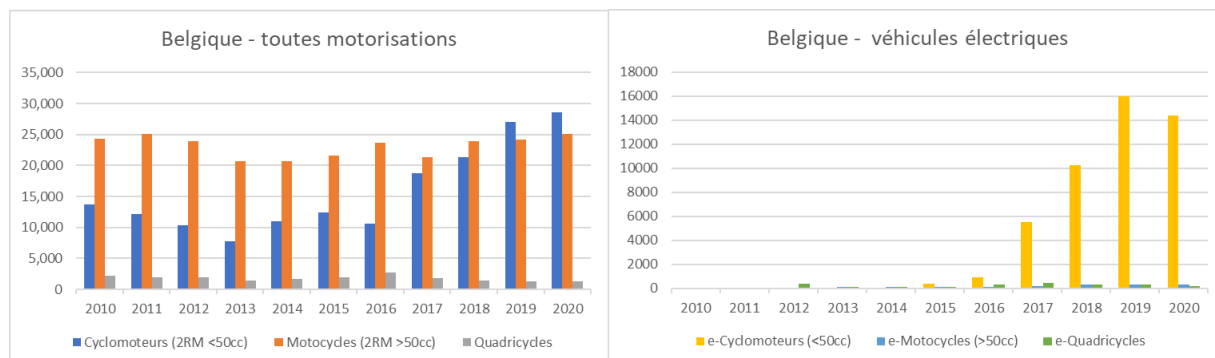


Figure 2 Nouvelles immatriculations en Belgique 2010- 2020 (Data Source: ACEM)

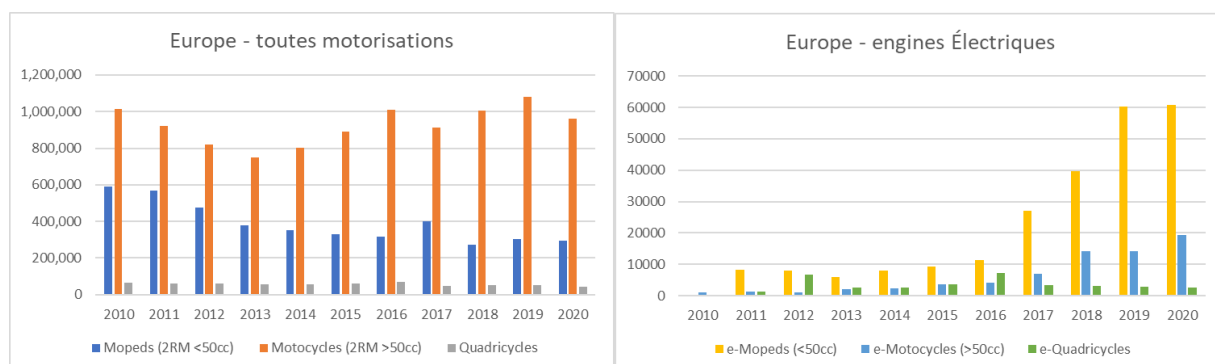


Figure 3 Détail des nouvelles immatriculations (e-)cyclomoteurs (<50cc) et (e-)motocycles (>50cc) 2010 – 2020 (base 100) en Belgique, France, Allemagne, Luxembourg, Pays-Bas et Grande Bretagne 2010 - 2020 (Data Source: ACEM)

³ Delhaye, A., & Marot, L. (2015). *Riderscan project - The Motorcycling Community in Europe - Deliverable 9*. Bruxelles: FEMA - Federation of European Motorcyclists' Associations.

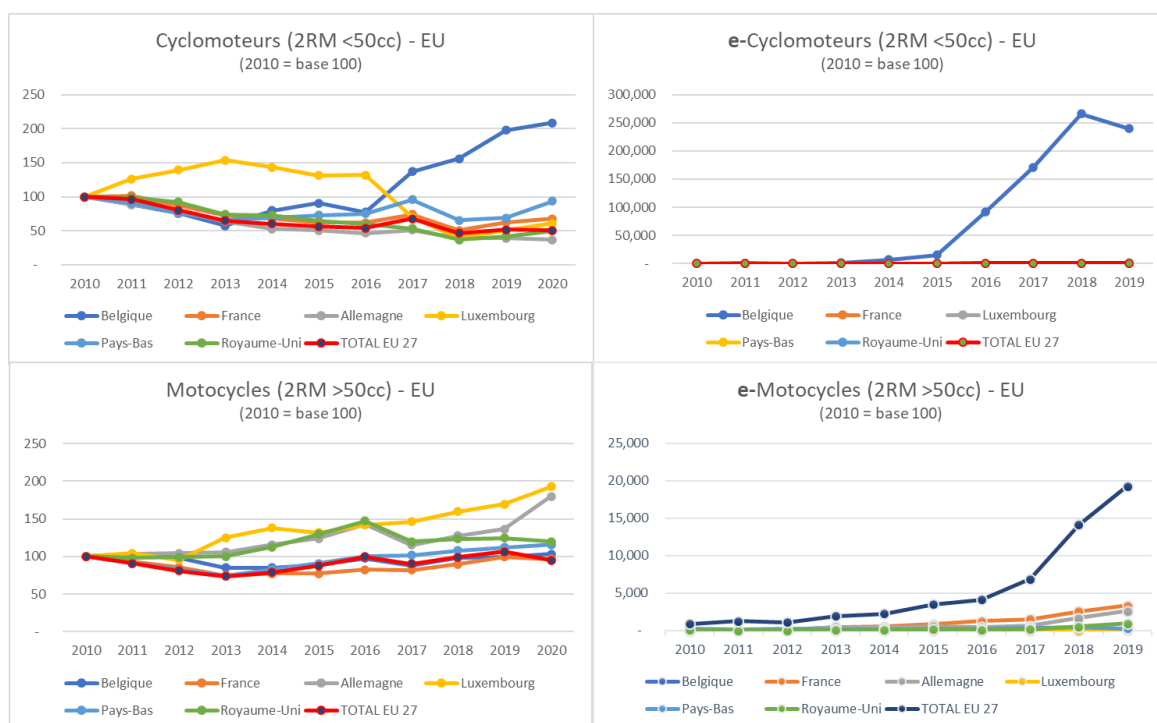


Figure 4 Nouvelles immatriculations en Europe, (e-)cyclomoteurs (<50cc) et (e-)motocycles (>50cc) 2010 - 2020 (2010 = base 100) (Data Source: ACEM)

2.2.4 Évolution des accidents



Figure 5 Evolution des accidents corporels et des victimes en 2RMs (Data Source: Vias)

Cependant, de tous les usagers de la route, les usagers de 2RM sont impliqués dans les accidents les plus mortels. On recense plus de 29 usagers de 2RM tués par 1000 accidents corporels contre 9 cyclistes, 10 automobilistes et 20 piétons, par exemple. L'absence d'habitacle combinée à la vitesse accentuée évidemment la gravité de ces accidents.

En moyenne, environ 3300 accidents impliquant un conducteur de 2RM sont recensés chaque année, soit environ 9 par jour.

Au 1er janvier 2020, plus de 467.000 motos étaient immatriculées dans notre pays, soit une hausse de 14% ces 10 dernières années. Pourtant, dans le même temps, le nombre d'accidents a baissé de 43%. La tendance est un peu moins positive en Région wallonne où le nombre d'accidents entre 2019 et 2020 n'a baissé "que" de 9%, contre -21% en Flandre et -30% à Bruxelles

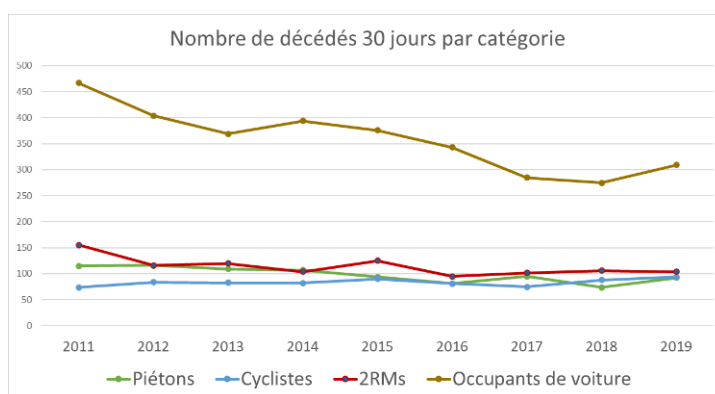
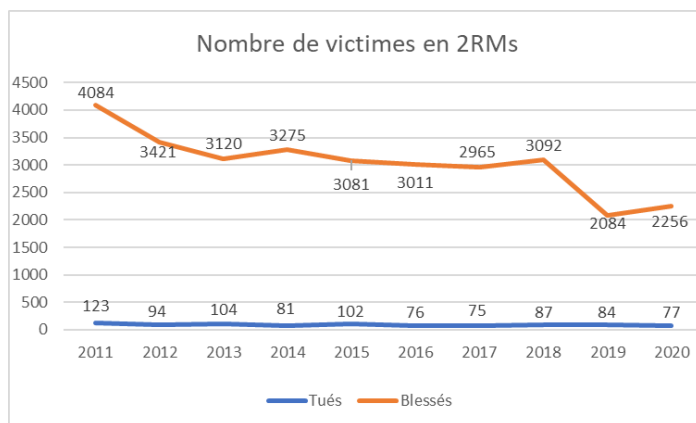


Figure 6 Evolution des décès 30 jours par catégories d'usagers (Data Source : Vias)



On note d'importantes différences entre les Régions. En Wallonie, on recense 49 motards tués par 1000 accidents contre 24 en Flandre et 8 à Bruxelles. En Wallonie, les accidents de moto sont donc 2 fois plus fréquents qu'en Flandre et 6 fois plus fréquents qu'à Bruxelles.

Il faut cependant noter que de nombreux motards de Flandre ou de Bruxelles apprécient les petites routes sinueuses de Wallonie, contribuant ainsi pour partie aux statistiques d'accidents de la région.

Figure 7 Evolution du nombre de tués et de blessés en 2RMs (Data Source : Vias)

Enfin, une autre évolution notable se trouve dans le vieillissement progressif de l'utilisateur 2RM, ce que l'on voit notamment dans l'évolution de l'âge moyen du motard décédé dans un accident en Belgique : en 2010, il était de 36 ans. En 2019, soit moins de 10 ans plus tard, il était d'environ 45 ans. En 2019, 57% des motards décédés avaient plus de 45 ans. Il y a 10 ans, c'était 21%, soit près de 3 fois moins.

Comparée à ses voisins européens, la Belgique est plutôt bonne élève avec **une diminution régulière bien marquée** de ses chiffres de mortalité d'année en année.

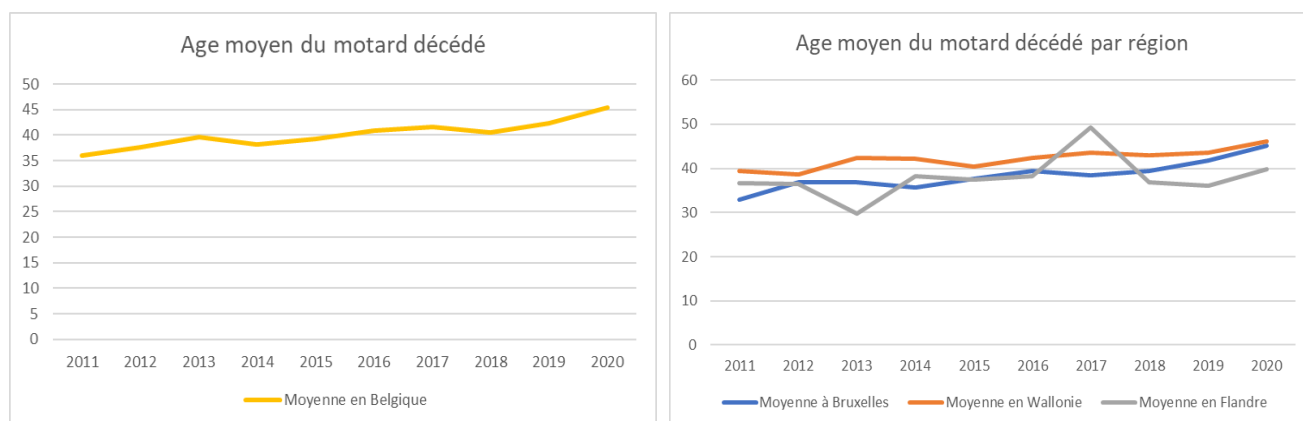


Figure 8 Evolution de l'âge moyen du motard décédé en Belgique (Data Source: Vias)

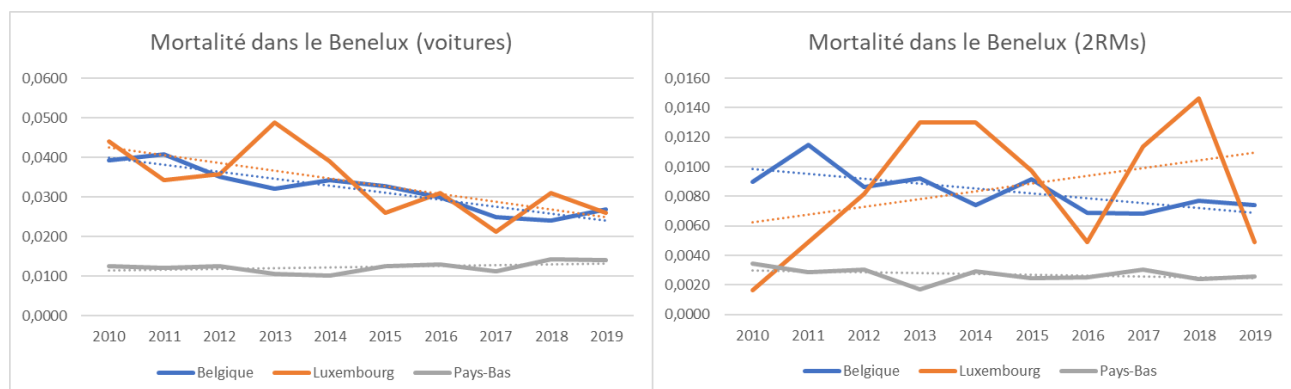


Figure 9 Comparaison des décédés 30 jours dans le Benelux par 1000 habitants (Data Source: IRTAD)

Une étude approfondie sur les causes principales des accidents impliquant un 2RM au départ de la Base de Données d'accidents GIDAS (Allemagne), effectuée dans le cadre d'une réflexion sectorielle⁴ sur les développements des ITS pour le 2RM, identifie 10 causes principales à ces accidents. Elles sont reprises dans la Figure 10.

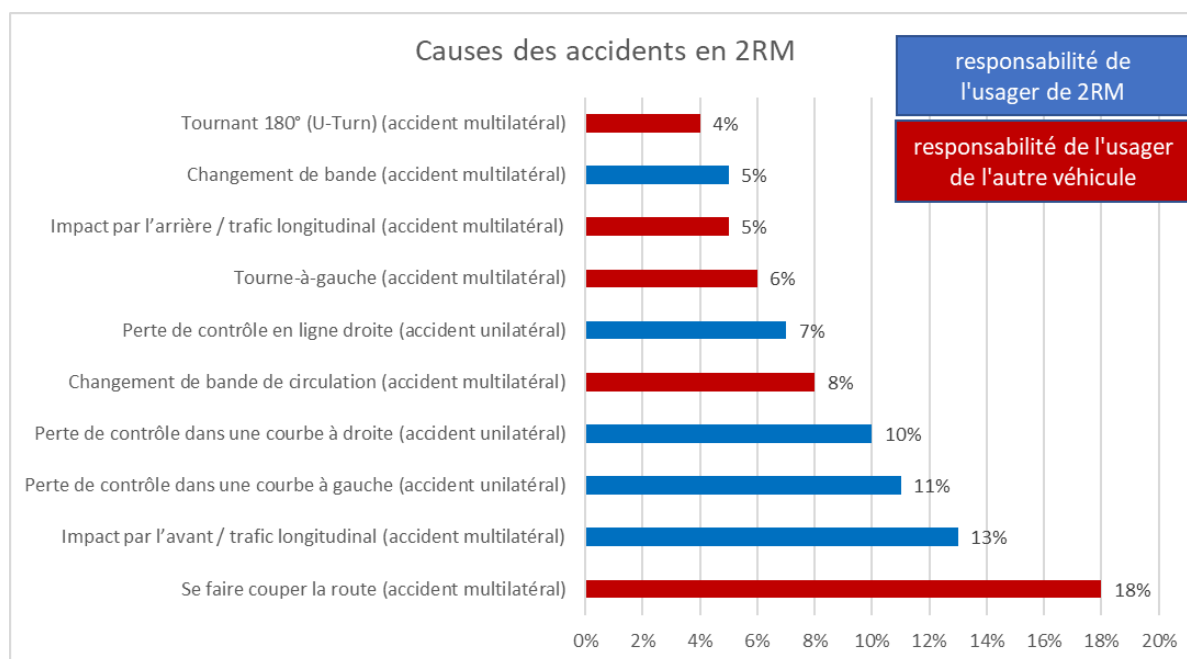


Figure 10 Causes d'accidents en 2RMs les plus fréquentes dans les accidents multilatéraux (les collisions avec d'autres) et unilatéraux (la perte de contrôle) (Source : (Connected Motorcycle Consortium, 2018))

2.2.5 Le marché des 2RMs en Belgique⁵

Contrairement à la voiture dont on constate un usage qui a tendance à stagner (données hors confinements), on remarque au contraire un usage en constante augmentation du 2RM en Belgique.

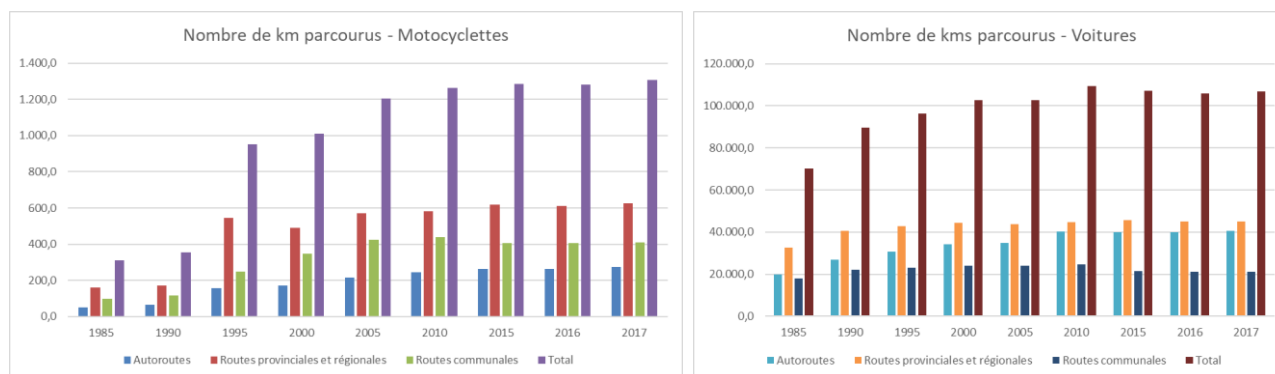


Figure 11 Comparaison du nombre de kilomètres parcourus en voiture et en 2RMs (Data Source: SPF Mobilité et Transport)

La pandémie du Covid19 n'aura pas impacté le marché des deux roues motorisés, dont les immatriculations sont restées stables, voire en légère hausse (1%) sur les 11 premiers mois de l'année 2020, comparées à 2019, et ce malgré la fermeture complète des concessionnaires durant les 2 périodes de confinements. Par ailleurs, une modification réglementaire imposant la norme Euro5 à toutes les nouvelles immatriculations, entrée en vigueur au 1^{er} janvier 2021, a entraîné une hausse substantielle des immatriculations d'un grand nombre de 2RMs Euro4 en décembre 2020 (+93% par rapport à décembre 2019). Sur l'ensemble de l'année 2020, les immatriculations de 2RMs ont connu une augmentation de 3,5%.

⁴ Connected Motorcycle Consortium. (2018). Motorcycles on track to connectivity & Evaluation of the potential of C-ITS for motorcycles on the basis of real accidents. *12th International Motorcycle Conference*. Cologne

⁵ FEBIAC. (2021, janvier 14).

Indépendamment de la hausse artificielle liée au changement de réglementation, l'industrie explique cet engouement par :

- la disponibilité de budgets non prévus (annulation des vacances, diminution des dépenses, etc...) ;
- le besoin d'évasion et de liberté qu'une frange de la population a compensé par des escapades à la (re)découverte de son propre pays, et enfin,
- l'alternative sûre et flexible aux transports publics offerte par ce mode de transport, de plus 100% déductible.

Plus structurellement, l'industrie confirme la tendance croissante sur le marché des motos plus légères, souvent aussi plus économiques, influencée par l'offre croissante des marques asiatiques (ou de marques européennes qui sous-traitent leur production en Asie).

126 - 250cc	251 - 500cc	751 - 1.000cc	> 1.000cc
+ 47%	+ 8,5%	+13,4%	- 8%

Comme pour les années précédentes, ce sont toujours les modèles 125cc qui ont prédominé (+29%). La popularité de ce segment par rapport aux autres segments s'explique par le fait que cette catégorie de 2RMs est accessible à l'obtention d'un permis B⁶.

Les deux autres grands segments sont les motos dites « *standards/sans carénage* » (également appelées basiques/routières)- et les motos de type « *Trails/Adventures* » avec respectivement des augmentations de 21,5 et 17,6% des immatriculations.

La proportion des grosses cylindrées est en baisse.

Le marché de l'occasion connaît également une hausse des immatriculations (75191) : +10,8% par rapport à 2019 avec 75191 immatriculations. Il n'est donc pas surprenant que le parc continue également à se développer. Entre-temps, le cap du demi-million de véhicules à deux, trois et quatre roues a été largement dépassé.

Cette tendance est également confirmée par le nombre de formations en auto-école et le nombre de permis de conduire A obtenus, en augmentation ces dernières années. Parmi les nouveaux venus, de plus en plus de femmes.

Les immatriculations de motos électriques, scooters, 3 et 4 roues (425 unités) ont diminué de 27% par rapport à 2019. Cette diminution est en grande partie due à la prime zéro émission qui a été annulée par le gouvernement flamand.

2.2.6 Evolutions technologiques

Les **systèmes d'assistance à la conduite pour les 2RM** (ARAS⁷) peuvent en théorie apporter des avantages en matière de sécurité routière. Toutefois, peu de systèmes ont été mis au point pour les usagers de 2RM.

La seule réelle innovation spécifique aux 2RMs est l'airbag qui se déploie lorsque le conducteur tombe de son véhicule et amortit l'impact. Montés sur le véhicule, ceux-ci peuvent toutefois augmenter les blessures à la tête et au cou et sont difficiles à adapter aux véhicules de type sport en raison des limites de la conception technique⁸.

Les **technologies intégrées au casque** (téléphonie, télépéage, navigation, système audio) sont en progression dans les usages, comme le prouve la sortie sur le marché de produits dédiés de plus en plus intégrés aux plateformes de navigation des majors technologiques.

La **notification automatique d'accident** détecte l'occurrence d'un accident grâce à des capteurs de vitesse, d'inclinaison et de décélération du véhicule, et informe automatiquement les services d'urgence (eCall automatique). Plusieurs études prévoient que la notification automatique d'accident pourrait réduire de 5 à 15 % les accidents mortels et les blessures graves⁹. Toutefois, les expérimentations en cours dans le cadre du

⁶ pour les permis obtenus après 2011, moyennant une formation de 4 heures et 2 années d'expérience de conduite; pour les permis jusqu'en 2011, cette formation n'est pas obligatoire

⁷ Advanced Rider Assistance Systems (ARAS)

⁸ Projet 2BESAFE référencé par Delhay, A., & Marot, L. (2015). *Riderscan project - Research - Deliverable 5*. Bruxelles: FEMA - Federation of European Motorcyclists' Associations

⁹ (Abele et al., 2005) et (eSafety Forum, 2005) référencé par Delhay, A., & Marot, L. (2015). *Riderscan project - Traffic Management & ITS - Deliverable 6*. Bruxelles: FEMA - Federation of European Motorcyclists' Associations

projet européen SAFE illustrent les difficultés liées aux nombreux « faux appels » pour les services de secours, dûs notamment à la distanciation entre le conducteur et son véhicule en cas de chute.

Enfin, le potentiel de la **communication entre 2RM et d'autre véhicules (C-ITS /systèmes coopératifs)** permettant de résoudre une partie des problèmes de perception des 2RMs est à présent reconnu¹⁰Le secteur ne s'y est d'ailleurs pas trompé et investit massivement afin de développer des protocoles de communication harmonisés, comme le montre la figure 12.

Top-10 C-ITS safety applications

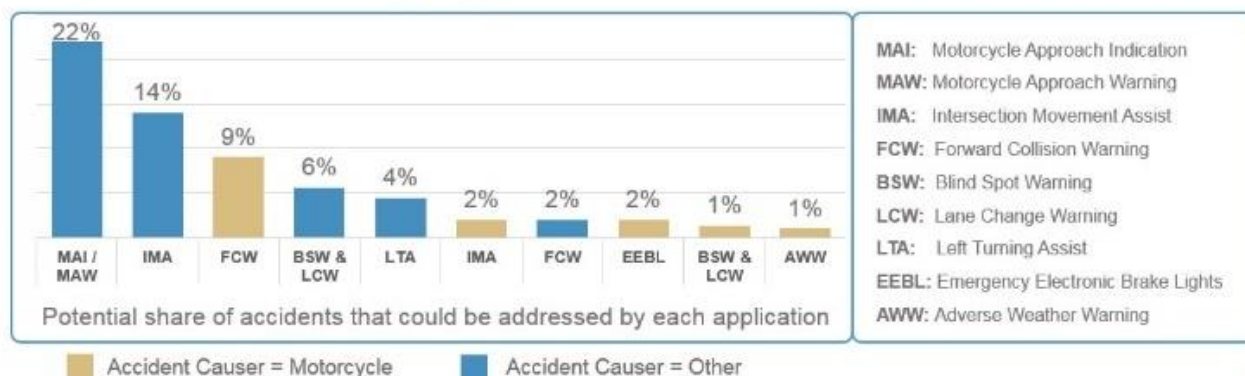


Figure 12 Liste des des 10 systèmes coopératifs prioritaires idéentifiés pa l'industrie du 2RM (Source : Connected Motorcycle Consortium)

Toutefois, comme pour l'automobile, le potentiel de ces systèmes est partiellement terni par les interférences potentielles avec les *tâches de conduite* prioritaires de l'utilisateur. Le degré d'acceptance de celles-ci est encore très faible parmi les usagers 2RM. De même, l'exploitation de ces technologies pour des **fonctionnalités d'info-divertissement** (SMS, Waze et autres systèmes de type Coyotte, Youtube, etc...) inquiète les professionnels de la sécurité routière qui craignent une augmentation de l'accidentologie due à de nouvelles sources de distraction dans un environnement de conduite déjà très exigeant et un champ visuel limité par le casque. L'étude approfondie de l'impact de ces systèmes sur les tâches de conduite et les risques spécifiques de la conduite moto est une priorité en matière de recherche en santé publique.

Du côté des technologies d'assistance à la conduite pour les usagers de 4-roues (les **ADAS**¹¹), plusieurs défis critiques se posent encore aujourd'hui parmi lesquels la précision des capteurs et l'impérieuse nécessité d'une prise en compte suffisamment précise des spécificités de déplacement des 2RMs. En effet, la portée des systèmes de détection avancés montés sur les véhicules sont encore trop souvent limités (conditions météorologiques, trafic, surface, etc.). Quant à la **communication V2X**, derrière les problèmes techniques liés à la standardisation des formats d'échange, la sélection des informations à délivrer au conducteur, ou encore l'Interface Homme-Machine (**HMI**¹²), se pose également le problème de l'évaluation et de l'homologation de ces systèmes.

¹⁰ (Bayly et al., 2006) référencé par Delhay, A., & Marot, L. (2015). *Riderscan project - Traffic Management & ITS - Deliverable 6*. Bruxelles: FEMA - Federation of European Motorcyclists' Associations

¹¹ Advanced Driver Assistance Systems (acronyme se référant aux technologies d'assistance à la conduite pour les voitures/camions/bus)

¹² Human Machine Interface (acronyme se référant aux éléments liés à l'interface entre le conducteur et la machine)

2.3 Aperçu de la pratique 2RM en Belgique d'aujourd'hui

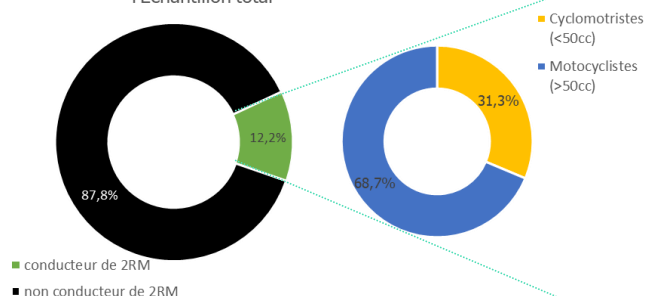
Sur base d'un échantillon représentatif de la population belge de près de 3000 personnes, il a été constaté qu'un peu plus de 30% de cette population, tous âges confondus à partir de 16ans, avait une expérience de conduite d'un 2RM, qu'il/elle roule encore aujourd'hui ou pas.

L'objectif du sondage étant d'obtenir un instantané de la pratique du 2RM en 2020 en Belgique, celui-ci s'est donc focalisé sur les usagers roulant *actuellement* en 2RMs (12,2% = échantillon 2RM de l'étude), en excluant de l'analyse tous les usagers de 2RM qui n'avaient pas roulé depuis 2 ans.

Dans cet échantillon, il a été constaté que la grande majorité (70%) des usagers utilisait des 2RMs de moins de 500cc, dont près de 55% des 2RMs jusqu'à 125cc.

Parmi cette population ayant une expérience de 2RM mais n'ayant pas roulé au cours des 2 dernières années, 28,6% pense y revenir. L'enquête OMNIBUS de Vias complète cette information en relevant que 6,5% de ceux qui n'ont jamais eu d'expérience en 2RM souhaitait s'y mettre, principalement pour des raisons de mobilité et de loisirs.

Proportion de conducteurs 2RM dans l'échantillon total



Catégories		Cc	%
1	Cyclomoteurs	< 50cc	31,3%
2	Scooters et petites motos	51cc ≤ 125cc	24,1%
3	Scooter et motos moyennes	126cc ≤ 500cc	14,9%
4	Gros scooters et motos	> 500cc	29,6%

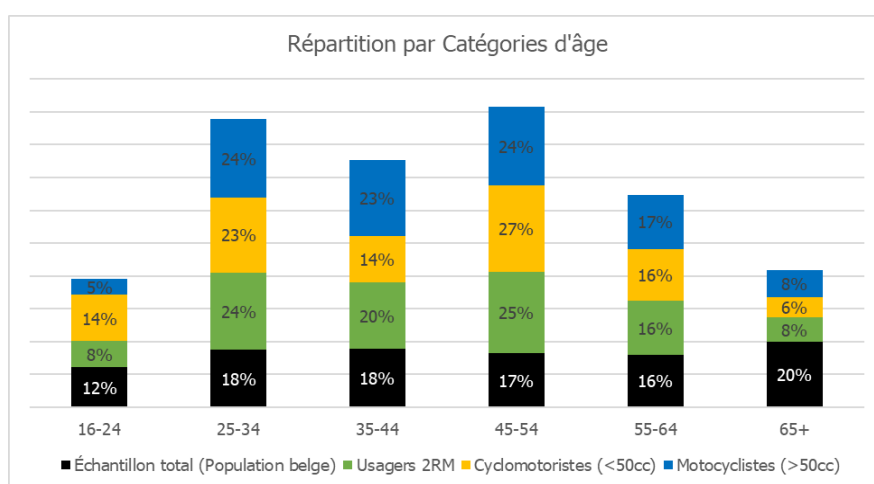
70,4%

29,6%

2.3.1 Caractéristiques socio-économiques des usagers de 2RM

Genre - Si les tendances évoluent et que l'attrait du 2RM se confirme d'année en année auprès de la gente féminine, l'usage actuel n'en demeure pas moins dominé par les hommes. Cela est particulièrement vrai pour la catégorie des *motocycles (>50cc)* où la proportion est de 3 hommes pour 1 femme alors qu'elle est de 6 pour 4 pour la catégorie des *cyclomotoristes (<50cc)*.

Âge – Comparé à l'évolution des âges de la population belge, on constate que les tranches d'âge où l'on trouve le plus d'usagers de 2RMs sont les 25-34 ans (24%) et les 45-54 ans (25%), en particulier pour les *cyclomotoristes (<50cc)*. L'usage de 2RM diminue significativement avec l'âge à partir de 54 ans, ne représentant plus que 8% pour la tranche d'âge des +65ans (à l'inverse de l'évolution de l'âge de la population qui, lui, va croissant). On retrouve également



sensiblement moins de *motocyclistes (>50cc)* dans la catégorie des 16-24 (5%) à contrario des *cyclomotoristes (<50cc)* (14%) ce qui est pour partie expliqué par l'accès restrictif au permis A1 (18ans) et A pour lequel la Belgique a opté¹³. L'accès au permis explique probablement également pour partie le nombre plus élevé

¹³ Le permis de conduire pour la catégorie A (toute cylindrée) peut être obtenu à l'âge de 22 ans (dans le cadre d'une « approche progressive » selon laquelle un motocycliste doit avoir été titulaire de son permis A2 pendant 2 ans et, au préalable, du permis A1 pendant 2 ans). Le permis A peut être obtenu via un « accès direct » seulement à partir de l'âge de 24 ans. L'option progressive, accessible seulement à partir de 18 ans en Belgique, reste toutefois peu attractive pour un jeune de 18ans comparé au permis B (voiture) à cause du coût élevé de cette approche (3 cycles de formation/examen).

d'utilisateurs dans la catégorie des 45-54 ans du fait de l'accès automatique au permis A avec l'obtention d'un permis B jusqu'en 1988.

Situation familiale – Le nombre d'utilisateurs de 2RM avec *enfants sous le même toit*, que ce soit pour des utilisateurs *en couple* ou *célibataire* est significatif. On peut imaginer que cette réalité illustre des enjeux de déplacements multiples (mobilité) ou des besoins de temps libres pour soi (loisirs) comme le montre les profils 1 *Time-Optimizer* (*cyclomotoristes* (<50cc)) et 2 *Time-for-Me Seeker* (*motocycliste*) page 46 et suivantes. Cette hypothèse se renforce si l'on corrèle les *situations familiales* avec la répartition par *catégories d'âges*. On constate alors que les catégories concernées se retrouvent dans les tranches d'âges *35-44ans*, suivies des tranches d'âges *25-34ans* et *45-54ans*.

Revenus – On constate globalement que les utilisateurs de 2RM disposent d'un revenu net annuel plus élevé que la moyenne belge, et ce dans toutes les tranches de revenus supérieures à 25.000€ net annuel, avec un pic de *motocyclistes* (>50cc) dans la tranche de revenus >50.000€ net annuel. Dans l'ensemble les *motocyclistes* (>50cc) belges se retrouvent davantage dans les catégories de revenus *moyens* à *élevés*. Quant aux *cyclomotoristes* (<50cc), ils se retrouvent davantage dans les catégories de revenus *moyens* à *faibles*.

Rouler en 2RM coûte cher et si l'accès au permis joue clairement un rôle en ce qui concerne les tranches d'âge des utilisateurs 2RM, les revenus ne sont pas à négliger non plus au vu du coût de la possession d'un motorcycle tant au niveau de l'acquisition du véhicule que de son assurance ou de son entretien. Ces frais ajoutés au coût du permis expliquent probablement la diminution structurelle progressive du segment des grosses cylindrées (voir **2.2.5 Le marché des 2RM en Belgique**), mais également le taux d'utilisateurs moindre dans la tranche d'âge la plus jeune (*16-24ans*) ainsi que parmi les *célibataires avec ou sans enfants*.

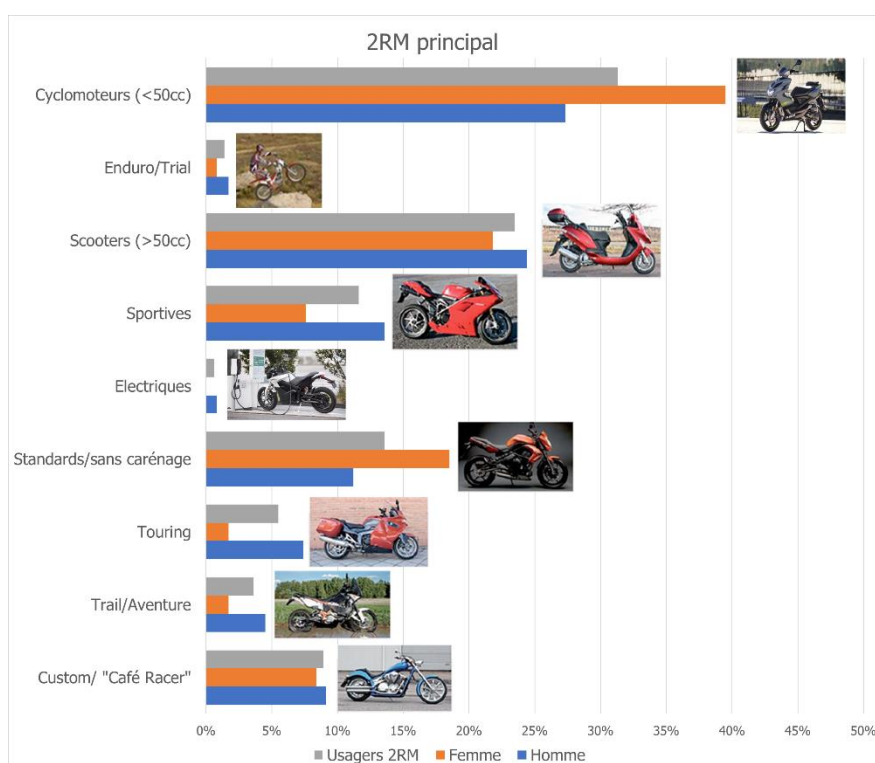
Niveau d'éducation – La population des utilisateurs 2RM est sensiblement plus éduquée sur un plan académique que la moyenne nationale. On retrouve davantage de diplômés de *l'enseignement supérieur long* (licences, masters, doctorats) parmi les utilisateurs 2RM comparé à l'ensemble de la population belge, sans différence de type de véhicule (cyclomoteur/motocycle).

Activité principale – Globalement, parmi les utilisateurs de 2RM dans leur ensemble, on retrouve davantage d'*employés*, d'*indépendants*, et de *chef d'entreprise* mais moins de *retraités* que la moyenne belge. Si l'on discrimine *cyclomotoristes* (<50cc) des *motocyclistes* (>50cc), on constate qu'il y a davantage de *chefs d'entreprise* et de *retraités* parmi les *motocyclistes* (>50cc). On retrouvera par contre plus d'*étudiants* et d'utilisateurs *sans activité professionnelle*, ainsi que des *indépendants* dans une moindre mesure par mis les *cyclomotoristes* (<50cc), ceci s'expliquant vraisemblablement à nouveau pour des questions de coût lié à l'usage d'un motorcycle par rapport à un cyclomoteur.

2.3.2 Caractéristiques du parc de 2RM et de ses équipements

Types de 2RM – Conformément aux chiffres de la Febiac, les *cyclomoteurs (<50cc)* et les *scooters (>50cc)* sont les 2RM les plus demandés, suivis par les *Standards/sans carénage*, les *Sportives*, les *Customs/Café Racers*, les *Tourings* et les *Trail/Adventure*. Le choix des femmes sera grosso modo le même sauf en ce qui concerne les *Sportives* placées en 5ème position après les *Standards/sans carénage* et les *Customs/Café Racers*.

Ces préférences ne varient pas d'une région à l'autre, mais bien selon le type d'activité principale des usagers : *étudiants, chercheur emploi* étant nettement plus susceptibles de choisir des *cyclomoteurs (<50cc)*, tout comme les *sans activité professionnelle* ou les *retraités*, ces derniers préférant aussi les *Customs/Café Racers*. A l'inverse, on retrouve sensiblement plus de *Sportives* parmi les *responsables d'entreprises*.



Les usagers plus âgés tendent à préférer les motos *Customisées/Café Racers* et les *Touring*, alors qu'on retrouve les *cyclomoteurs (<50cc)*, les *scooters (>50cc)* et surtout les motos *Sportives* chez les plus jeunes.

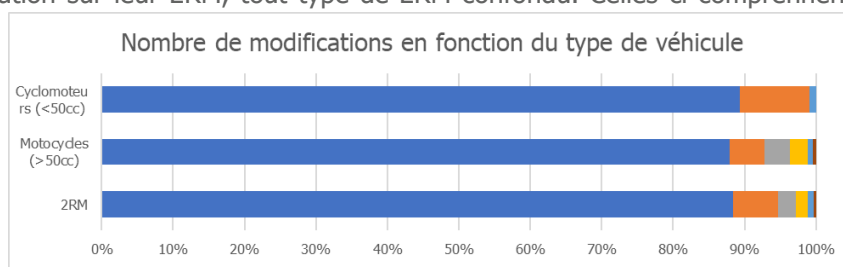
De la même manière, les motos *Touring* se retrouvent davantage dans les mains d'usagers montrant la plus grande expérience (28 années de moyenne) alors que *Sportives* et *cyclomoteurs (<50cc)* seront plus présentes chez les catégories « moins » expérimentées (15 années en moyenne).

Équipements – Outre l'ABS devenu obligatoire pour les modèles de 2RM de >125cc depuis 2012, les équipements d'origine les plus populaires incluent : l'*indicateur de position de vitesse*, les *feux d'avertissement*, les *phares anti-brouillards*, les *phares adaptatifs*, les *feux de jour*, le *régulateur de vitesse*, le *système anti-vol embarqué*, le *système de navigation*. Les *systèmes de bagagerie* et la *suspension réglable* sont également populaire.

L'étude constate également que

- les hommes disposent davantage de *feux de jour* et d'*échappements « Racing »* que les femmes, préférant un *système de freinage combiné* ;
- les tranches d'âge plus jeune demandent davantage d'équipements liés à la maîtrise de la conduite (*contrôle de traction, contrôle au démarrage (launch control), phares adaptatifs, phares antibrouillard*), par rapport aux tranches d'âge plus âgées qui s'équipent davantage sur le plan du confort.

L'étude montre que le nombre de modifications après commercialisation est faible. Seul 13% des usagers indique avoir effectué l'une ou l'autre modification sur leur 2RM, tout type de 2RM confondu. Celles-ci comprennent principalement les *échappements de seconde monte*, le *système de bagagerie*, les *roues*, la *peinture*, l'*éclairage*, le *système de navigation*, les *barres pare-chute*, la *selle*, la *fourche avant*, la *suspension*, ou des *accessoires* (retroviseurs, ailes, etc...).



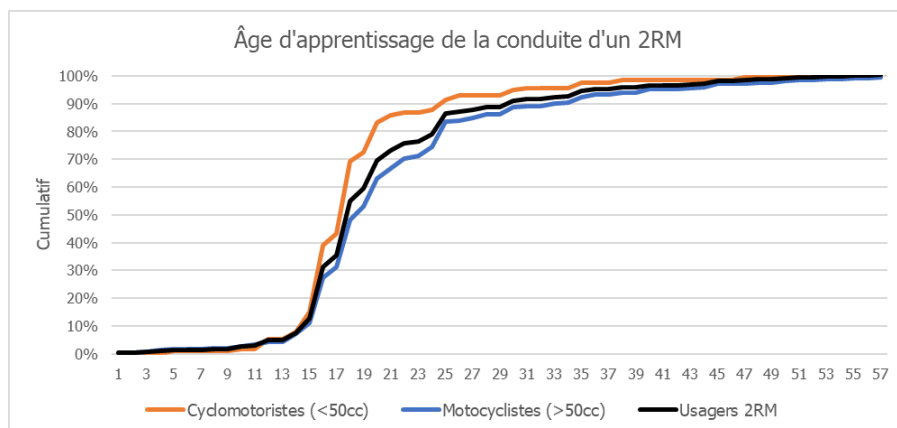
Enfin, les *échappements « Racing » installés d'usine* se retrouvent sur 13% des *motocycles (>50cc)*, en particulier sur les motos *Sportives* (31%), les *Trial/Enduros* (20%), et les mots *Standards/sans carénage* (18%).

2.3.3 Caractéristiques des usagers de 2RM

Permis de conduire - Tous les répondants disposaient logiquement du permis AM, obtenu soit par le biais du permis B (voiture), du permis moto ou d'un examen spécifique pour le permis AM.

L'accès au permis moto automatiquement jusqu'en 1988 biaisant partiellement l'analyse, on peut simplement constater que 52% des usagers motos (>50cc) dispose d'un permis A (toutes catégories), soit 35% de la population 2RM dans son ensemble. 78% d'entre eux déclare également disposer d'un permis B (voiture). Ce taux est de 68% pour la catégorie des usagers de *cyclomoteurs (<50cc)*.

Apprentissage de la conduite – Si la première initiation à la conduite d'un 2RM peut commencer dès le plus jeune âge (jardin, circuit, etc...) et s'égrainer jusqu'à 55 ans, la grande majorité (75%) a appris à conduire un 2RM entre 16 et 22 ans. Il apparaît également que les femmes se mettent au 2RM plus tardivement dans l'ensemble, mais particulièrement en ce qui concerne les *motocyclistes (>50cc)* (âge moyen : 22 ans par rapport aux hommes dont l'âge moyen est de 20 ans).



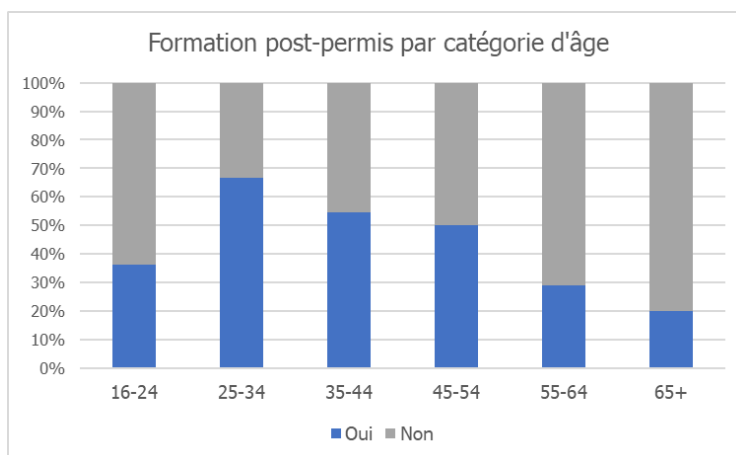
Interruption de conduite – Quel que soit le genre ou le type de 2RM, plus de 50% des utilisateurs déclarent avoir interrompu leur conduite en 2RM à un moment donné de leur vie et y être revenu par la suite. En moyenne, la durée de cette interruption est de 9 ans. Chez les hommes, 35% interrompent sa pratique pendant plus de 10 ans. Cette moyenne est inférieure d'une petite dizaine d'années pour les conductrices, dont seules 15% interrompent sa conduite pendant plus de 10 ans. Les causes de ces interruptions sont à chercher principalement au niveau de la vie de famille (30% pour des raisons familiales comme la naissance d'un enfant ou un changement de vie pour 34%). Ceci est particulièrement vrai pour les conductrices. Le rôle des accidents (12%) ou des presque-accidents (6%) pour soi ou un proche étant moins cités par les conducteurs de 2RM.

Expérience de conduite – L'étude montre que les *motocyclistes (>50cc)* ont davantage d'expérience de conduite que les *cyclomotoristes (<50cc)*. Cette différence se retrouve également entre hommes et femmes. Les femmes ont en moyenne 7 à 9 ans d'expérience de conduite en moins que les hommes, ce qui s'explique partiellement par l'accès plus tardif de celles-ci à la pratique.

Réussite à l'examen de conduite – La complexité législative entourant le(s) permis 2RM à travers les années ne permet pas une analyse détaillée des informations collectées. Il apparaît toutefois de façon interpellante que plus de 40% des *motocyclistes (>50cc)* n'ont pas dû passer d'examen pour pouvoir conduire un 2RM. Corrélé aux catégories d'âge, ce sont souvent les *motocyclistes (>50cc)* de +55ans qui sont concernés (en plus de ceux ayant obtenus le permis grâce à la dérogation autorisée par le code 372 – voir p.60)

Formation post-permis et formations continues – Ces cours post-permis se focalisant principalement sur des manœuvres et compétences d'ordre supérieur sont destinés principalement aux *motocyclistes (>50cc)*.

L'étude montre que ceux-ci ont été suivis par près de la moitié (48,3%) des *motocyclistes* (>50cc). Toutefois il apparaît que les catégories d'âge les plus jeunes (16-24ans) et les plus âgées (55+) - les mêmes que celles où l'on trouve le moins d'examens passés (voir ci-dessus) – sont les moins représentées : 2 *motocyclistes* (>50cc) sur les 3 qui n'ont pas dû passer d'examen de conduite pour l'obtention d'un permis 2RM, n'ont également suivi aucune formation post-permis ! Il est donc encore possible aujourd'hui, en toute légalité, de se mettre à la conduite moto sans aucune expérience préalable ni formation et/ou examen lorsqu'on se situe dans certaines catégories d'âge, et ce en particulier chez les +55 ans. A l'inverse, parmi ceux qui ont passé un permis, 2 sur 3 ont également suivi des formations post-permis par la suite.



Par ailleurs, on constate que le nombre de formation post-permis augmente avec les revenus, ceux disposant de revenus inférieurs étant moins susceptibles d'investir dans des formations additionnelles, ce qui est notamment le cas pour la catégorie d'âge des 16-24ans.

On trouve également une différence régionale : Bruxelles emporte la palme des cours post-permis (72%), par rapport à la Flandre et la Wallonie (45% chacune).

Sources informatives - Dans l'ensemble, il apparaît que de nombreux conducteurs de 2RM recueillent encore ses informations par le biais des *médias généraux* (télévision, journaux, radio, etc.). Mais, les *concessionnaires de motos*, les *sites Internet* consacrés aux motos, les *magazines* et les *campagnes* sur les motos sont souvent cités comme sources d'information aussi. 16% des usagers de 2RM indique toutefois ne s'informer aucunement et ne pas être intéressé par des informations sur la moto ou la sécurité. L'analyse détaillée montre quelques spécificités :

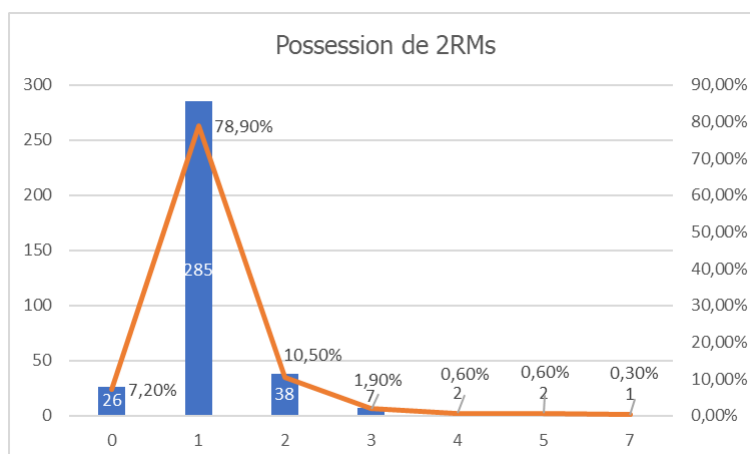
- Les conducteurs masculins sont plus susceptibles de s'informer auprès des *concessionnaires* et dans les *magazines* alors que les conductrices s'informent plus souvent auprès des écoles de formation à la conduite (auto-moto école).
- Les *motocyclistes* (>50cc) obtiennent plus souvent de l'information auprès des *concessionnaires* et des *magazines*, tandis que les *cyclomotoristes* (<50cc) sont plus susceptibles d'obtenir cette information par l'intermédiaire des *écoles de conduite* (auto-moto école).
- Pas de différence régionale, mais une importante différence selon la langue parlée : les conducteurs de 2RM francophones semblent s'informer plus souvent auprès des *organisations* (ou de leur *entourage*) et des *magazines* que les conducteurs de 2RM néerlandophones qui, en revanche, déclarent principalement ne s'informer *d'aucune manière* ou ne pas être *intéressés*. Cette différence pourrait induire un taux d'information plus élevé sur le motocyclisme et la sécurité chez les locuteurs francophones.
- De même, les conducteurs de 2RM ayant un niveau d'éducation plus élevé ont tendance à consulter davantage de sources d'information, telles que les *auto-écoles*, *YouTube*, *Facebook* et les *sites Web* spécifiques aux 2RM comparé aux conducteurs ayant un niveau d'éducation moins élevé, ces derniers étant davantage susceptibles d'indiquer qu'ils ne sont pas intéressés par les informations sur le motocyclisme et la sécurité.
- Enfin, les plus jeunes s'informent davantage auprès des *auto-écoles*, des *formations post-permis*, de *YouTube* et de *Facebook* alors que les conducteurs de 2RM plus âgés se tourneront plus vers les *magazines* et les *concessionnaires de motos*.

Un aperçu des différentes sources d'information spécifiques est repris dans le tableau 3 p.63.

2.3.4 Caractéristiques de la mobilité en 2RM

Possession de véhicules – Une majorité d’usagers 2RM (79%) ne dispose que d’un seul 2RM, 10,50% déclare en disposer 2. Parmi les multipropriétaires, une majorité d’entre eux sont des *motocyclistes* (>50cc). Il est intéressant de noter que 7% des usagers de 2RM déclare ne disposer d’aucun véhicule, ce qui est probablement à mettre en lien avec les tendances actuelles de location et de partage de véhicules.

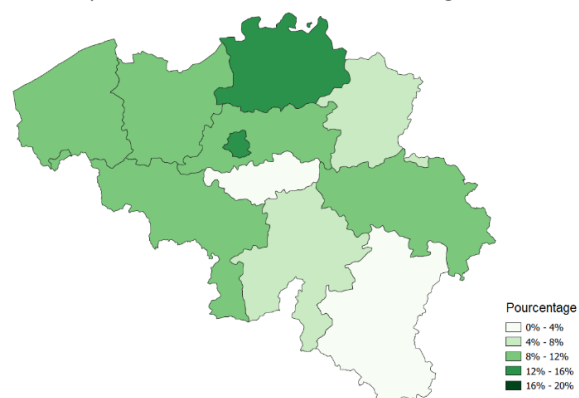
Il a également été constaté que les multipropriétaires se retrouvaient davantage parmi les usagers utilisant leur 2RM à une fréquence élevée (entre 4 et 7 jours par semaine), les revenus ne jouant aucun rôle quant au nombre de 2RM possédés. On retrouve ces multipropriétaires en plus grand nombre dans le profil 3 *The Unconditional* (voir page 46 et suivantes).



Mix modal - La voiture reste le moyen de transport principal (55%) des conducteurs de 2RM, l’usage exclusif du 2RM restant un cas isolé. Globalement, le 2RM est utilisé pour 1/5 des déplacements et l’utilisation d’alternatives reste limité : vélo (8%), marche (10%), transports publics (6%). Ce sont les jeunes conducteurs qui utilisent le plus souvent leur 2RM comme moyen de transport alternatif à la voiture.

Domicile et activité principale - Basé sur les statistiques officielles de population de StatBel de 2019, on constate que la répartition des usagers de 2RMs est dans l’ensemble équivalente à la répartition de la population dans les différentes provinces belges, avec un taux d’usagers domiciliés à Bruxelles et dans la province de Namur légèrement supérieur.

Répartition du lieu de résidence des usagers de 2RM



Les *cyclomotoristes* (<50cc) tendent à travailler dans la province où ils sont domiciliés, alors que les déplacements inter-provinces se retrouvent davantage auprès des usagers possédant un 2RM de cylindrée plus élevée (>50cc/motocycles).

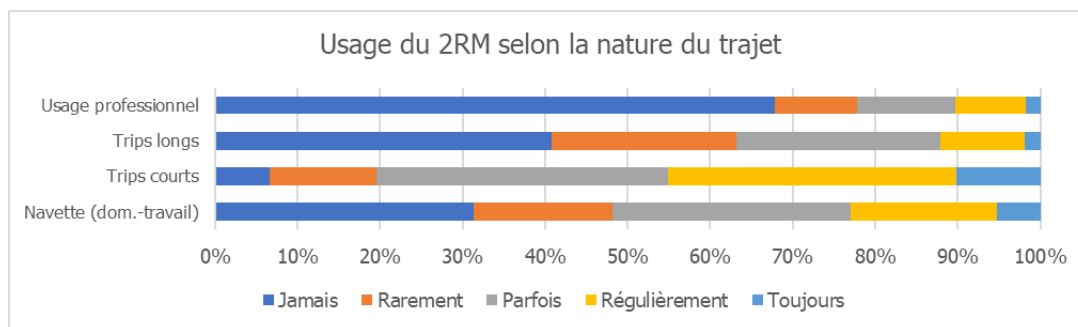
Kilomètres parcourus - Sur base annuelle, comparés à l’utilisation de la voiture, les 2RMs parcourent des distances plus courtes, avec des trajets moins fréquents et donc moins de kilomètres au total. C’est d’autant plus vrai que la voiture reste le mode de déplacement privilégié des usagers de 2RMs. L’étude établit par ailleurs que :

- les conducteurs parcourant le plus de kilomètres en 2RM, parcourent également plus de kilomètres en voiture.
- assez logiquement par rapport aux capacités du véhicule, les *motocyclistes* (>50cc) parcourent plus de kilomètres que les *cyclomotoristes* (<50cc).
- les conductrices parcourent moins de kilomètres et font des trajets plus courts que leurs homologues masculins.
- les conducteurs et conductrices ayant passé leur examen de permis parcourent plus de kilomètres et sur de plus grandes distances, à l’inverse de ceux qui n’ont pas dû passer d’examen pour l’obtention de leur permis ;
- ceux qui ont fait une interruption dans leur pratique du 2RM roulent également moins de kilomètres annuellement.
- ce sont les usagers domiciliés à Bruxelles et à Namur, ainsi qu’en province du Luxembourg et du Brabant flamand qui roulent le plus.
- les 2RMs les plus confortables (*Touring*, *Trail/Adventure*) parcourent le plus de kilomètres, comparés aux 2RMs les moins confortables (*cyclomoteurs* (<50cc), *Trial/Enduro*, *Standard/sans carénage*,

Customisées/café racer). Deux exceptions : les *Sportives*, bien que peu confortables, parcourent également de nombreux kilomètres et les *scooters (>50cc)*, bien que confortables, en parcourent peu.

- plus les revenus augmentent, plus le nombre de kilomètres parcourus augmentent
- les usagers ayant une profession (*employés, directeurs, indépendants, etc...*) parcourent plus de kilomètres que ceux qui n'en ont pas (*chercheurs d'emploi, étudiants, retraités, etc...*)

Types de déplacement – En Belgique, la grande majorité des déplacements en 2RM sont des voyages de loisirs de *courtes distances (<500km)*, suivis par les trajets *domicile-travail* (navettes). Les *usages professionnels* restent peu fréquents. Aucune différence de genre, mais plutôt en termes de véhicules : les *motocyclistes (>50cc)* utilisent plus souvent leur 2RM pour des *trajets de loisir courts et longs* que les *cyclomotoristes (<50cc)*.



Le type de trajets varie selon l'activité principale du répondant : les trajets *domicile-travail* sont fréquents parmi les *employés, directeurs* et *étudiants*. Les *longs trajets de loisir* sont plutôt l'apanage des *chercheur d'emploi* et *directeurs* et *employés*. Les déplacements professionnels se font davantage en *cyclomoteurs (<50cc)* et en motos *Sportives*. On retrouve également ces dernières et les *Touring*, et les *Standard/sans carénage* pour les *voyages de loisirs de longue distance*.

L'étude montre également de grandes différences entre les régions : Les provinces du Brabant Wallon et de la Région de Bruxelles-Capitale enregistrent le plus grand nombre de *déplacements professionnels*, alors que la Flandre compte le plus d'adeptes de *voyages de loisirs courts*.

Quant aux usagers de 2RM qui conduisent *le plus fréquemment* ou *le plus grand nombre de kilomètres*, ce sont eux également qui effectuent le plus de trajets du type *domicile-travail, longs trajets de loisirs*, et *trajets professionnels*. Au contraire, les usagers de 2RM qui conduisent occasionnellement (<1jour/semaine) effectuent également le plus souvent de *courts trajets de loisir*.

L'âge et l'expérience de conduite impactent également le type de trajet : plus les usagers sont âgés et/ou ont de l'expérience, plus ils favorisent de *courts trajets de loisir*, comparés aux plus jeunes qui s'orientent vers d'autres types de déplacements.

Enfin, l'étude a révélé un point intéressant en ce qui concerne les *déplacements domicile-travail* : les conducteurs qui se rendent régulièrement au travail avec leur 2RM sont domiciliés en moyenne plus loin (>11 km) de leur lieu de travail. En revanche, les conducteurs de 2RM qui déclarent ne jamais faire la navette sont domiciliés en moyenne plus près de leur lieu de travail (<8 km) et sont plus susceptibles de se déplacer à pied ou à vélo.

Période et fréquence d'utilisation du 2RM – La densité d'usagers 2RM sur les routes belges est à son maximum entre les mois de mai et septembre (>70%), mais celle-ci commence à augmenter dès le mois de mars pour diminuer progressivement jusqu'au mois d'octobre. Seul 1/5 des usagers roulent entre les mois de

novembre et février. Dans l'ensemble, les usagers 2RM roulent 6 mois par an et principalement pendant la « saison moto » (du 1/3 au 30/10).

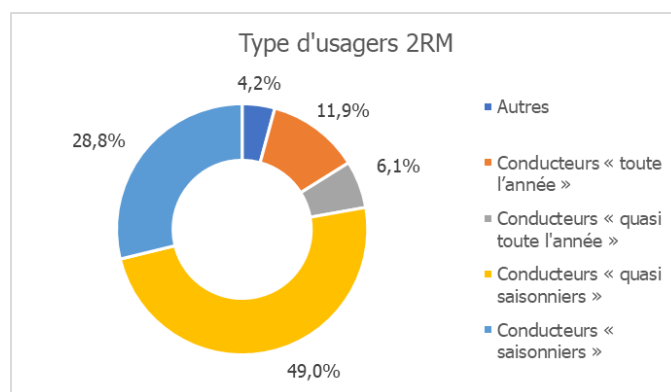
L'étude montre également que :

- 1/3 des conducteurs 2RM roulent entre 2 et 3 jours par semaine mais 28% déclare également ne rouler qu'occasionnellement (<1jour/semaine)
- Les *motocyclistes* (>50cc) roulent davantage durant le printemps (saison moto élargie) que les *cyclomotoristes* (<50cc), ce qui explique en réalité le kilométrage plus élevé de ceux-ci
- Les conductrices de 2RM conduisent plus occasionnellement et davantage le weekend que la semaine comparées à leurs homologues masculins
- Moins les revenus sont élevés, plus l'utilisateur a tendance à conduire fréquemment en semaine (à l'exception de la catégorie de revenus les plus élevés qui roulent également très fréquemment en semaine)
- L'activité professionnelle joue un impact l'usage du 2RM en terme de mois : *étudiants*, sans profession, *chercheurs d'emploi* semblent rouler plus de mois en moyenne annuelle, sans que cela n'impacte la fréquence ou le kilométrage.
- Les détenteurs de permis qui n'ont pas dû passer un examen de conduite semblent rouler davantage pendant les mois d'été et d'automne. De même, on retrouve les usagers ayant fait une pause durant leur « carrière 2RM » davantage durant les mois d'été que durant les autres mois de l'année.
- Enfin, ce sont les motos *Touring* que l'on retrouve le plus tout au long de l'année. Les motos *enduro*, les *cyclomoteurs* <50cc, et les motos *Trail/Adventure*, celles que l'on voit le moins.

Sur base des données mobilité collectées, 4 profils saisonniers ont été définis et leur représentativité parmi la population d'usagers 2RM :

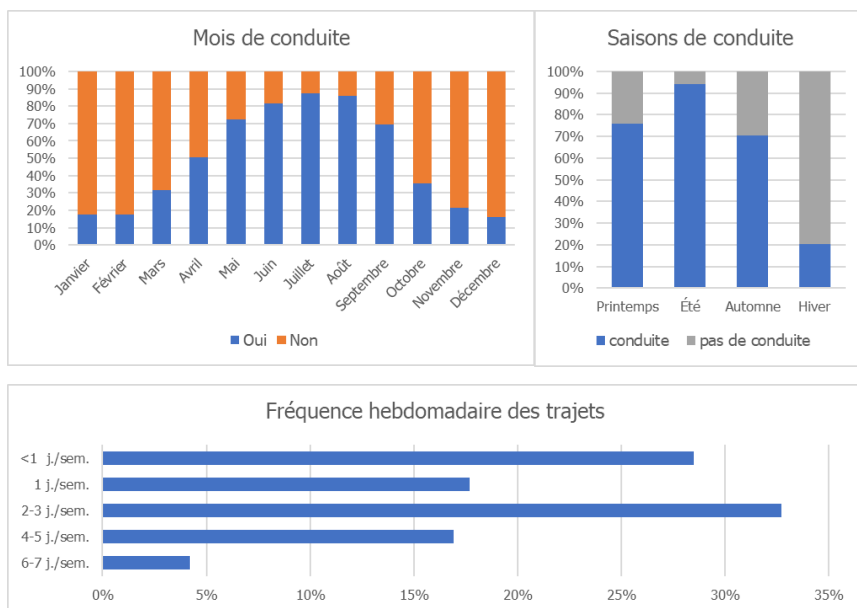
- Les *conducteurs* « toute l'année » -
⇒ roulent 12 mois/an
- Les *conducteurs* « quasi toute l'année »
⇒ roulent 9-11mois/an
- Les *conducteurs* « quasi saisonnier »
⇒ roulent 5-8 mois/an pendant la saison moto
- Les *conducteurs* « saisonnier »
⇒ roulent 1-4 mois/an pendant la saison moto

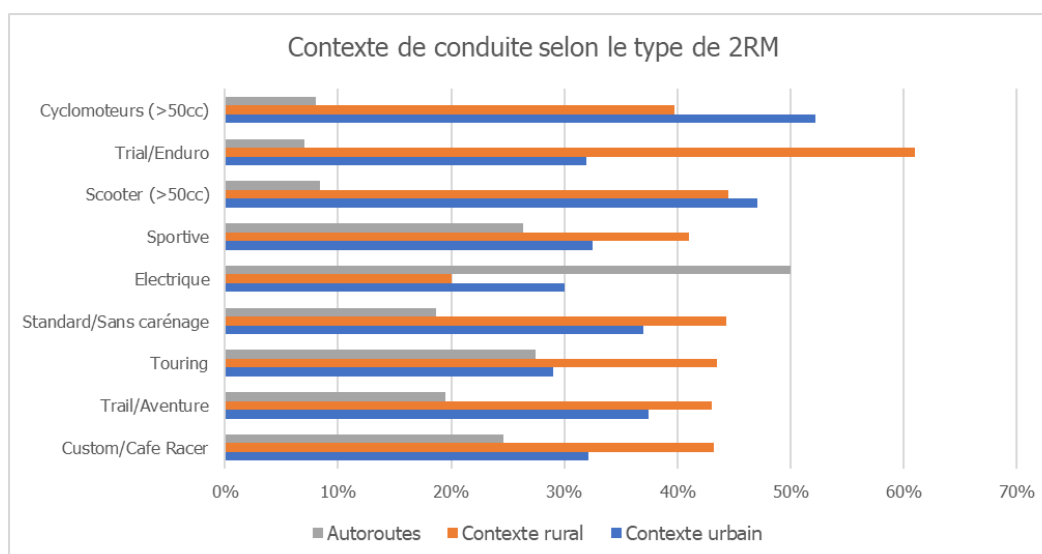
Les caractéristiques de ces profils sont disponibles en page 80.



Environnement de conduite – Globalement, les usagers de 2RM se retrouvent dans des environnements de conduite *urbains* ou *ruraux* (respectivement 42% du temps en moyenne). Le temps déclaré passé dans un contexte *autoroutier* est de 15% en moyenne.

On retrouve plus de *cyclomoteurs* (<50cc) et de *scooters* (>50cc) dans un contexte *urbain*. A l'inverse, les motos *Sportives*, *Standards/sans carénage*, *Customisées/Café racer*, *Touring*, *Trail/Adventure*, seront à l'inverse moins fréquentes en milieu *urbain* et davantage présentes en contexte *autoroutier*.



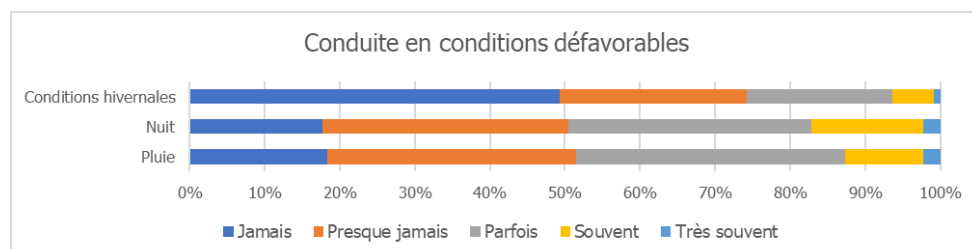


L'étude montre également que :

- les usagers n'ayant pas passé d'examen et ceux qui n'ont pas suivi de formation post-permis se retrouveront significativement moins en contexte *urbain* et *autoroutier*.
- les usagers de 2RM habitant en Flandre et à Bruxelles conduiront plus souvent dans un contexte *urbain* comparés à leurs homologues en Wallonie.
- l'activité influence le type d'environnement de conduite : les *étudiants*, *retraités*, et *travailleurs à temps partiel* se retrouvent à conduire davantage en milieu *rural*, contrairement aux *indépendants* et *directeurs d'entreprise* que l'on retrouve davantage en contexte *urbain* et sur autoroutes. Parallèlement, corrélé à la fréquence des usages, on constate que moins celle-ci est élevée, plus la conduite en milieu *rural* augmente et celle en milieu *urbain* diminue.
- plus le kilométrage annuel est élevé, plus ces kilomètres se parcourront en contexte *autoroutier*. Corrélé aux informations relatives à la distance des trajets *domicile-travail* effectués en 2RM, il semble que la plupart des kilomètres effectués dans ce contexte le soit dans un contexte *autoroutier*.
- la nature du trajet joue clairement un rôle : les déplacements *domicile-travail* se feront principalement en milieu *autoroutier* et/ou *urbain* mais pas en contexte *rural*. Les *longs trajets de loisir* s'effectueront principalement en contexte *autoroutier*, alors que les *courts trajets de loisir* se feront en contexte *rural* et ce plus la fréquence des déplacements est élevée. La conduite professionnelle se retrouve quant à elle principalement en milieu *urbain*.
- Enfin, l'âge impacte également le contexte de conduite : plus l'âge est élevé, plus les usagers de 2RM s'orienteront vers des *trajets de loisir courts* en milieu *rural*, à l'inverse des catégories plus jeunes qui effectuent plusieurs types de trajets différents, avec un accent plus marqué sur les trajets en contexte *urbain*. Mêmes tendances observées en ce qui concerne l'expérience de conduite.

Conduite en conditions défavorables – Dans l'ensemble les usagers 2RM évitent les conditions défavorables à la conduite (conditions hivernales, nocturnes ou de pluie). C'est particulièrement vrai pour les conditions hivernales pour plus de 70% des usagers de 2RM.

Si les *motocyclistes* (>50cc) sont en général plus disposés à rouler sous la pluie que les *cyclomotoristes* (<50cc), les conductrices évitent quant à elles davantage les conditions nocturnes que les conducteurs, et ce quel que soit le type de 2RM.



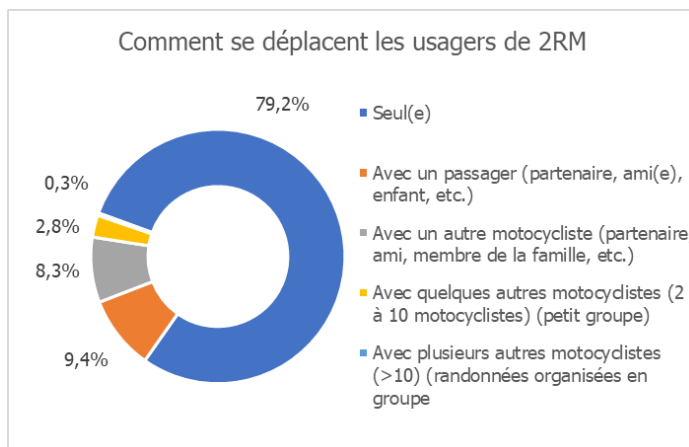
Comme pour la fréquence d'usage, l'étude constate que moins l'utilisateur a de revenus, plus il a tendance à rouler dans des conditions de pluie (à l'exception des usagers dont le revenu est le plus élevé).

L'étude fait également apparaître que ce sont davantage les *directeurs de petites ou grande entreprises*, ainsi que les *employés*, qui tendent à rouler dans des conditions défavorables. C'est particulièrement vrai pour les conditions hivernales ou de pluie, un peu moins pour les conditions nocturnes.

Et fort logiquement, l'étude corrèle le fait de rouler dans des conditions défavorables avec le nombre de kilomètres et la fréquence d'usage : plus on roule, plus on est susceptible de rouler dans ces conditions. Elle montre clairement qu'en deçà de 5000km/an, l'utilisateur aura tendance à éviter les conditions défavorables quand cela lui est possible, de même pour les usagers ne roulant qu'occasionnellement (<1jour/semaine)

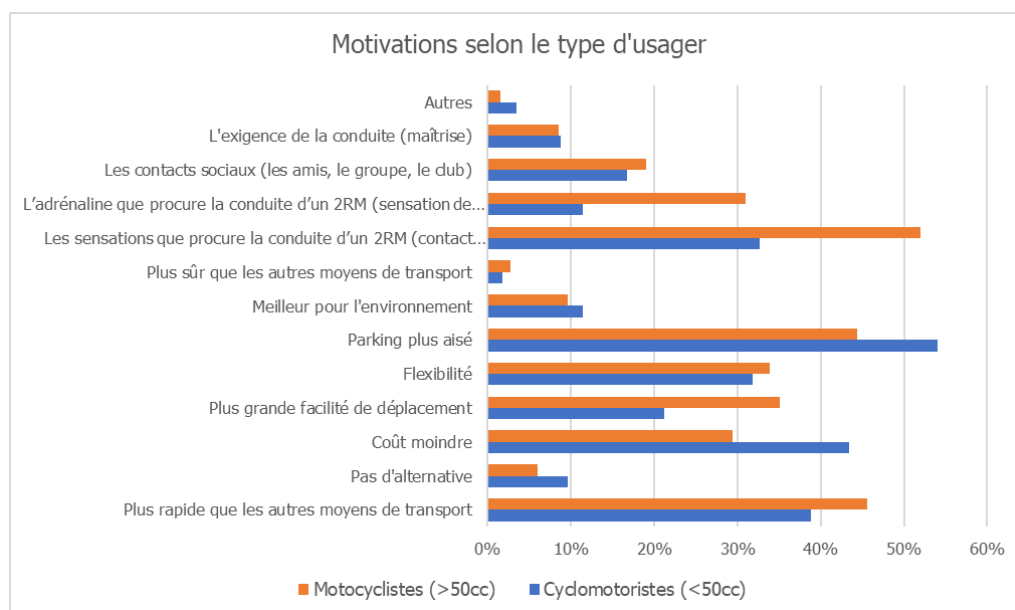
Préférences de conduite – Globalement l'étude montre que les usagers de 2RM se déplacent principalement seuls (79%). C'est encore plus vrai pour les *cyclomotoristes* (<50cc) (90%). Certains déclarent se déplacer fréquemment avec un passager (9,4%) ou avec un autre usager ami/partenaire/membre de la famille (8,3%). Peu d'usagers déclare rouler en groupe, petits ou grands (3,1%).

Les motos de type *Standard/sans carénage, Sportive, Customisée/Café racer* tendent à être davantage utilisées pour la conduite avec passager ou avec un autre usager 2RM. A l'inverse, les motos de type *Trail/Adventure, Enduro*, ainsi que les *cyclomotoristes* (<50cc), tendent à ne pas être utilisées avec passager.



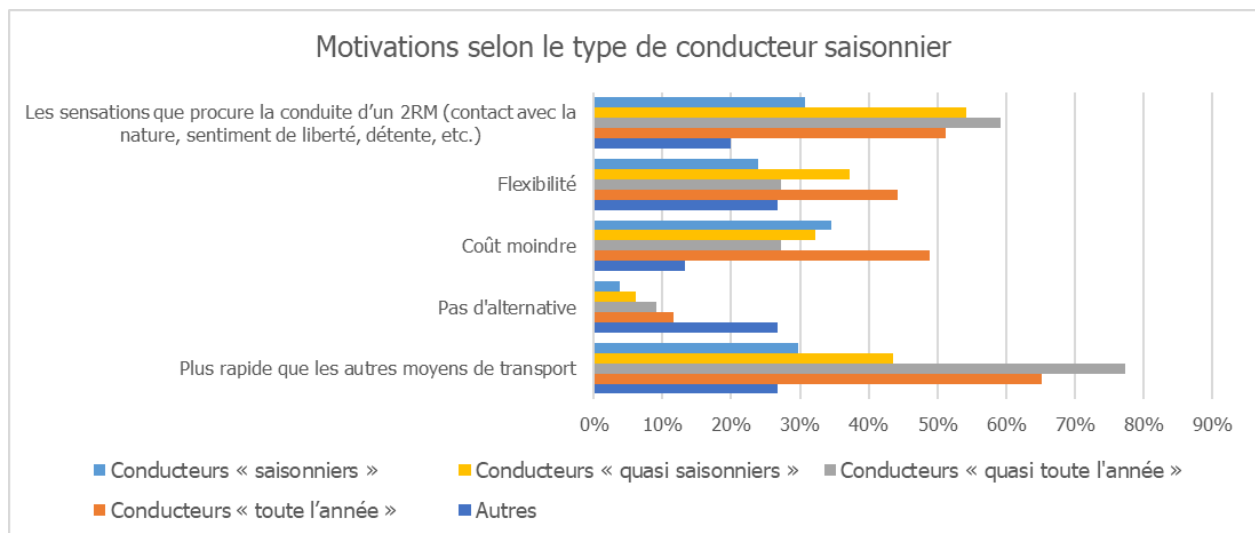
Plus le *kilométrage annuel* sera élevé et/ou plus la *fréquence des trajets de loisir* sera élevée, plus on retrouvera une la présence d'un passager ou des trajets avec un autre usager. Les conducteurs roulant *toute l'année* rouleront quant à eux principalement seuls.

Motivations – Globalement, les motivations derrière l'usage du 2RM sont variées. Les aspects pratiques (*facilité de stationnement* et *rapidité de déplacement* attirent près d'1 usager sur 2, quant à la *flexibilité* procurée, la *facilité de déplacement*, les *coûts moindres*, ce sont près d'1 usager sur 3 qui l'identifie comme important. Les aspects « plaisir » comme *l'usage des sens* sont importants également. La *quête d'adrénaline* et *l'aspect social*, sont également mentionnés mais dans une moindre mesure. Enfin, les raisons liées à la *maîtrise de la conduite 2RM*, le *côté plus sûr*, ou *meilleur pour l'environnement*, ou encore le *manque d'alternatives*, sont les moins fréquemment mentionnées.



Par ailleurs, l'étude illustre :

- Quelques différences de motivation sont à noter entre *motocyclistes (>50cc)* et *cyclomotoristes (<50cc)*, ces derniers étant plus attirés par les aspects 'pratiques' du 2RM contre les aspects 'plaisir' que l'on retrouve davantage chez les *motocyclistes (>50cc)*.
- Le choix du 2RM a un impact sur les motivations : parmi les motivations liées aux *sensations* et *l'adrénaline*, on retrouve davantage de motos de type *Sportives, Trail/Adventure, Customs/Café Racer, Touring* et nettement moins de *cyclomoteurs (<50cc)* et de *scooters (>50cc)*.
- On retrouve une influence des niveaux de revenus dans les motivations liées à l'*aspect social* du 2RM parmi les revenus les moins élevés et davantage de motivation liées à *l'environnement* et à la *facilité de parking* parmi les revenus plus élevés.
- Plus la fréquence d'usage est élevée, plus les motivations liées à la *plus grande facilité et rapidité de déplacement*, ainsi que *l'adrénaline* seront citées, ce qui est notamment le cas pour les conducteurs roulant *toute l'année*.
- Les *trajets urbains* ou *domicile-travail* (navette) induiront davantage de motivations d'ordre 'pratique' (*manque d'alternative, facilité de stationnement, etc...*) alors que les *trajets de loisir* référeront plus à des motivations d'ordre 'émotionnel'. Enfin, les *trajets en milieu rural* ont davantage trait à des motivations d'ordre 'environnementales'. Les motivations de 'gain de temps', 'confort', 'adrénaline', 'ressentis' se retrouvent davantage parmi ceux qui roulent en contexte *autoroutier*.
- Enfin, l'âge et l'expérience de conduite jouent également un rôle : plus ceux-ci sont élevés, plus les motivations liées à *l'environnement*, la *facilité de parking*, et les *coûts* sont citées. A l'inverse les moins âgés et les moins expérimentés citeront davantage *le manque d'alternative* et *l'adrénaline*.



2.3.5 L'usage des équipements

Incidence du port d'équipements – Le revenu n'a pas d'influence sur le choix de porter des « vêtements ordinaires » (*veste ordinaire, pantalon ordinaire, etc.*). Ce sont les aspects législatifs, différents pour les *cyclomoteurs (<50cc)* et les *motocycles (>50cc)*, le type de voyage et éventuellement la sensibilisation qui jouent un rôle dans les choix de porter l'un ou l'autre équipements de protection individuelle (EPI).

Casques – 38% des usagers 2RM indique posséder un casque fluorescent. Un certain nombre d'usagers de 2RM détiennent plusieurs casques. Dans ce cas, il apparaît que le choix du casque varie selon le type de trajet.

Vestes - La *Veste 'de ville'* (càd. n'importe quelle veste à manches longues non conçue pour la moto mais incluant la veste en jeans) est utilisée par 1 usager sur 3 pour les *trajets courts* et 1 usager sur 5 pour les *trajets de loisir longs*. C'est particulièrement vrai pour les *cyclomotoristes (<50cc)* car l'étude montre que 1 cyclomotoriste sur 2 porte ce genre de veste pour se rendre au *travail* ou pour des *trajets courts* et 1 sur 3 pour de *longs trajets de loisirs*.

Les *vestes de moto spécifiques avec protections* sont utilisées par un peu plus de la moitié des usagers 2RM, mais le port est plus élevé chez les *motocyclistes (>50cc)*. Les *vestes moto spécifiques mais sans protection*

sont également utilisées, mais seulement par 1 usager 2RM sur 3. Les alternatives textiles sont préférées aux alternatives en cuir.

Les *gilets réfléchissants* et *gilets airbags* sont utilisés par tout type d'usagers. Le gilet réfléchissant est davantage utilisé pour les *trajets de loisir courts* (32,7%). Le gilet airbag est quant à lui utilisé principalement pour tout type de trajet de loisir, courts (13,6%) ou longs (13,6%).

Pantalons – Le port de *pantalons spécifiques aux motos avec protections* est le plus fréquent pour les balades de loisirs courtes/longues (45% à 50%). L'usage de *pantalons ordinaires* (qui inclut le jeans) reste cependant courant pour l'ensemble des usagers 2RM - en particulier pour les *cyclomotoristes (<50cc)* - notamment et surtout pour les trajets *domicile-travail* et les *courts trajets de loisir* (35 à 38 % de l'ensemble des usagers et 46 à 48% des *cyclomotoristes (<50cc)*). Les *pantalons de moto en cuir* sont également populaires auprès des *motocyclistes (>50cc)* pour les promenades de loisirs. L'étude montre également que le port du short reste également une option pour 2 usagers 2RM sur 10.

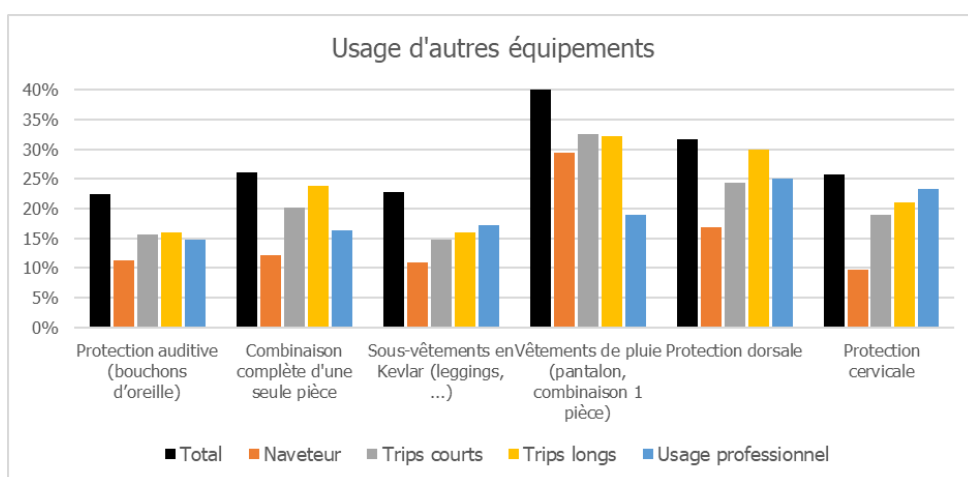
Gants – Les *gants renforcés* pour usage de la moto (*avec ou sans coques de protection ajoutées*) sont les plus fréquemment utilisés (38% dans le cas de trajets *domicile-travail* et 51% pour les *trajets de loisirs*). Parmi ceux-ci, les *gants avec protections* sont principalement utilisés par les *motocyclistes (>50cc)* pour les *trajets de loisir* (60 %) et *domicile-travail* (46 %). Les *cyclomotoristes (<50cc)* utilisent également ce genre de gants, mais dans une moindre mesure (40% quel que soit le type de trajet).

Les *gants ordinaires* sont également populaires (33% pour dans le cas de trajets *domicile-travail* et 25 à 35% pour les trajets de loisirs). Les *cyclomotoristes (<50cc)* sont les plus susceptibles de porter des gants ordinaires (49 % pour les trajets *domicile-travail* et 45 % à 52 % pour les *trajets de loisir longs ou courts*).

Chaussures/Bottes – 28 à 46% des usagers portent des *bottes spécifiques pour l'usage de la moto* pour les trajets.

Autres équipements -

L'usage de *protection auditive*, *sous-vêtements en Kevlar* et *combinaison de moto d'une seule pièce* reste faible tant parmi les *motocyclistes (>50cc)* que parmi les *cyclomotoristes (<50cc)*, et utilisés davantage pour les *trajets de loisir* que pour les trajets *domicile-travail*. Les *vêtements de pluie* sont par contre fréquemment utilisés (2 usagers sur 5). Enfin, l'usage de *protections dorsales* et *cervicales* se retrouve davantage chez les *motocyclistes (>50cc)* pour les *trajets de loisir*.



Critères d'achats - La *sécurité* et la *protection contre les conditions climatiques* sont les critères d'achat les plus souvent cités par les usagers 2RM plutôt que *l'apparence/look*, le *confort/praticité* et la *visibilité dans le trafic*, même si ces derniers restent des facteurs importants dans le processus de décision.

Plus les usagers dépenseront d'argent en équipement, plus ils accorderont d'importance aux aspects *sécurité*, *confort/praticité* et à la *protection contre les intempéries*, ces équipements étant souvent plus chers (ex. GoreTex pour l'étanchéité, ventilation, meilleure protection contre les chocs, etc.). Les déterminants d'achat ne diffèrent pas selon le genre et aucune différence n'est à relever entre *motocyclistes (>50cc)* et *cyclomotoristes (<50cc)*.

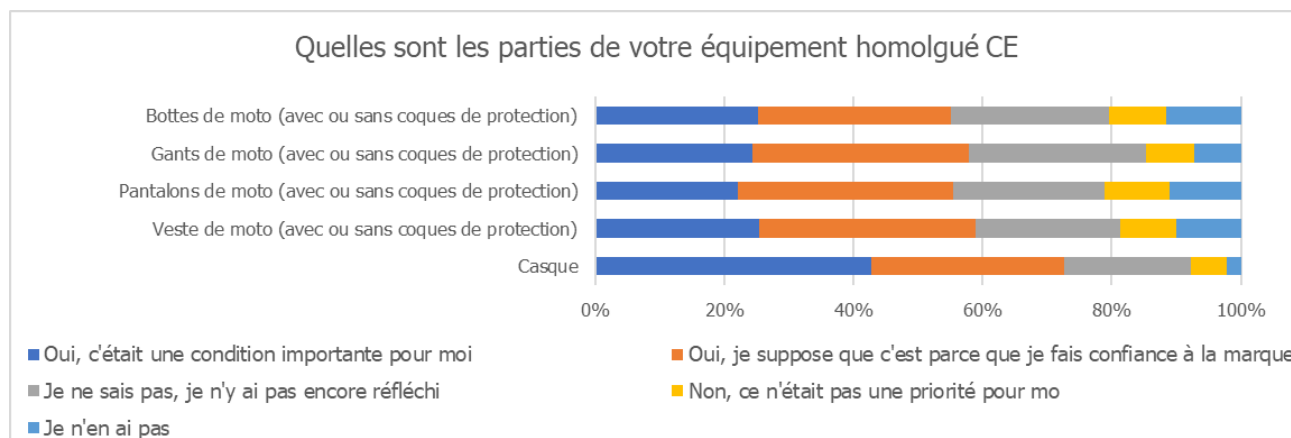
Une légère différence est à noter entre les conducteurs de *Sportives* et de *Trail/Adventure* qui attachent un peu moins d'importance à l'aspect *sécurité* comparés aux conducteurs d'autres type de 2RM. Ce sont les conducteurs

de motos de tourisme (*Touring*) qui accordent quant à eux la plus grande attention au critère *sécurité* lors de l'achat d'un équipement.

L'étude montre également que :

- les usagers qui ont passé un **examen** pour l'obtention de leur permis ou suivi une **formation post-permis** non seulement dépensent plus pour leur équipement mais considèrent également le critère de *apparence* comme important au moment de l'achat ;
- plus le **revenu** augmente, plus l'attention est portée sur les critères de *sécurité*, de *confort/praticité*, de *protection contre les intempéries* et de *visibilité dans le trafic*. Les faibles revenus (<10.000€) déclarent quant à eux ne pas accorder d'importance aux critères de *sécurité* et/ou de *confort/praticité* (63,2% d'entre eux déclarent que *confort/praticité* ne sont pas importants ou n'ont pas d'opinion - cette proportion est bien moindre parmi la catégorie aux revenus plus élevés). Même ordre de grandeur pour les critères de *protection contre les intempéries* ou *visibilité dans le trafic*.
- les usagers ayant un **niveau d'éducation** plus élevé (doctorat, master, licence) accordent plus d'attention aux aspects de *sécurité*, de *confort/praticité* et de *visibilité dans le trafic*. Les usagers ayant un niveau d'éducation plus faible (éducation inférieure, éducation secondaire) accordent plus d'attention à *l'apparence de l'équipement*, tandis que les usagers ayant un niveau d'éducation plus élevé y accordent moins d'attention.
- les conducteurs roulant toute l'année et quasi toute l'année accordent plus d'importance à la *sécurité*, au *confort*, à la *praticité*, à la *visibilité* et à la *résistance aux intempéries* que les conducteurs saisonniers et quasi-saisonniers.
- en général, ceux qui accordent le plus d'attention aux critères de *sécurité*, de *confort/praticité*, de *résistance aux intempéries*, d'*apparence*, et de *visibilité dans le trafic* sont les usagers qui font fréquemment la navette domicile-lieu de travail; ceux qui y accordent le moins d'importance sont ceux qui utilisent leur 2RM pour des déplacements professionnels. Entre les deux, on retrouve les usages de loisirs et les *navetteurs* occasionnels.
Plus on roule, plus ces critères ont de l'importance et plus on investit dans son équipement.
- le critère d'*apparence* augmente en importance plus l'usage sur autoroute est fréquent. A l'inverse les critères de *confort* et de *praticité* sont plus importants pour la conduite en contexte *rural* ;
- plus le conducteur est âgé ou plus son expérience sera grande, plus il accordera d'attention aux critères de *sécurité*, à la *résistance aux éléments* et à la *visibilité* dans la circulation, contrairement aux conducteurs plus jeunes et moins expérimentés, qui eux accordent plus d'importance à *l'apparence*.

Connaissances des normes - Le marquage CE est un critère d'achat important en ce qui concerne le casque (43%). Cette proportion diminue sensiblement pour les autres équipements : 30% des usagers déclare faire confiance à la marque sans se poser de question. Un quart des répondants déclare ne pas y avoir pensé lors de l'achat... Enfin, un usager sur cinq déclare qu'il n'y avait pas de marquage CE sur ses équipements ou que le marquage CE n'était pas important.



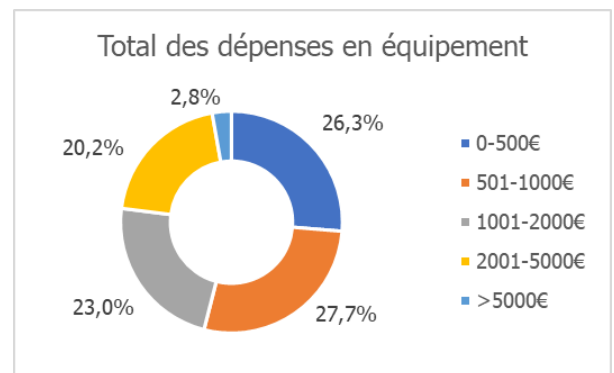
Les **revenus** en tant que tels n'ont aucune influence sur l'attention portée au marquage CE. On note toutefois que plus un usager dépensera d'argent pour son équipement dans l'ensemble, plus il accordera d'importance au marquage CE de ses équipements.

L'étude montre également que :

- les conductrices se montrent moins attentives au marquage CE, de façon consciente (critère d'achat moins important) ou inconsciente (ne sait pas) ;
- les équipements des *cyclomotoristes* (<50cc) et des *scooteristes* (>50cc) sont moins souvent marqués CE, ces derniers considérant également moins souvent le marquage CE comme un critère d'achat important ;
- ce sont spécifiquement les usagers de motos de tourisme (*Touring*) et de motos *Sportives* qui attachent le plus d'importance aux normes de leurs équipements
- plus le kilométrage annuel ou la fréquence d'usage hebdomadaire d'un usager sont élevés, plus il accordera une attention active (au-delà de la confiance en la marque) à la certification de ses équipements (vestes, les gants et les bottes).
- les usagers 2RM qui conduisent en zone *urbaine* accordent moins d'attention au marquage CE comparé à ceux qui roulent en milieu *rural*. Les usagers qui, par contre, indiquent rouler plus fréquemment sur autoroutes prêtent sensiblement plus d'attention au marquage CE ;
- comparés aux usagers plus jeunes, les usagers plus âgés attachent plus d'importance à la certification CE.
- plus l'expérience est grande, plus grande est l'attention à la certification CE
- aucun lien avec les accidents n'a pu être établi.

Budgets dédiés – Les chiffres montrent une distribution équilibrée des dépenses jusqu'à hauteur de 5000€. L'étude montre également que :

- les conducteurs masculins dépensent généralement plus d'argent pour leur équipement que les conductrices (50,8% des usagers masculins dépensent plus de 1000€ pour leur équipement contre 36,1% pour les femmes ;
- Les *cyclomotoristes* (<50cc) dépensent également moins d'argent pour leur équipement que les *motocyclistes* (>50cc) ;
- les propriétaires de motos *Touring* (de tourisme), *Sportives* et *Custom/Café Racers* dépensent le plus en équipement ;
- les usagers de 2RM qui ont passé un **examen** ou suivi une **formation post-permis** dépensent plus pour leur équipement que les usagers qui ne l'ont pas fait, tendant à démontrer le rôle de sensibilisation de ces activités ;
- les conducteurs qui ont fait une **pause** dépensent moins en équipement ;
- plus un conducteur parcourt de kilomètres à l'année, plus il conduit fréquemment dans la semaine, plus il utilise le 2RM comme moyen de transport ou plus il conduit de mois dans une année, plus il dépensera pour son équipement.



Critères de renouvellement – 2 usagers sur 3 déclarent renouveler leurs équipements ou leur casque en raison de la détérioration ou de l'usure de l'équipement. L'amélioration technique du produit (technologique, sécurité ou confort) est également une raison de renouveler les équipements pour 24% à 29% des usagers. Le casque fait partie des équipement remplacé périodiquement (tous les 4 à 5 ans).

L'étude montre également que :

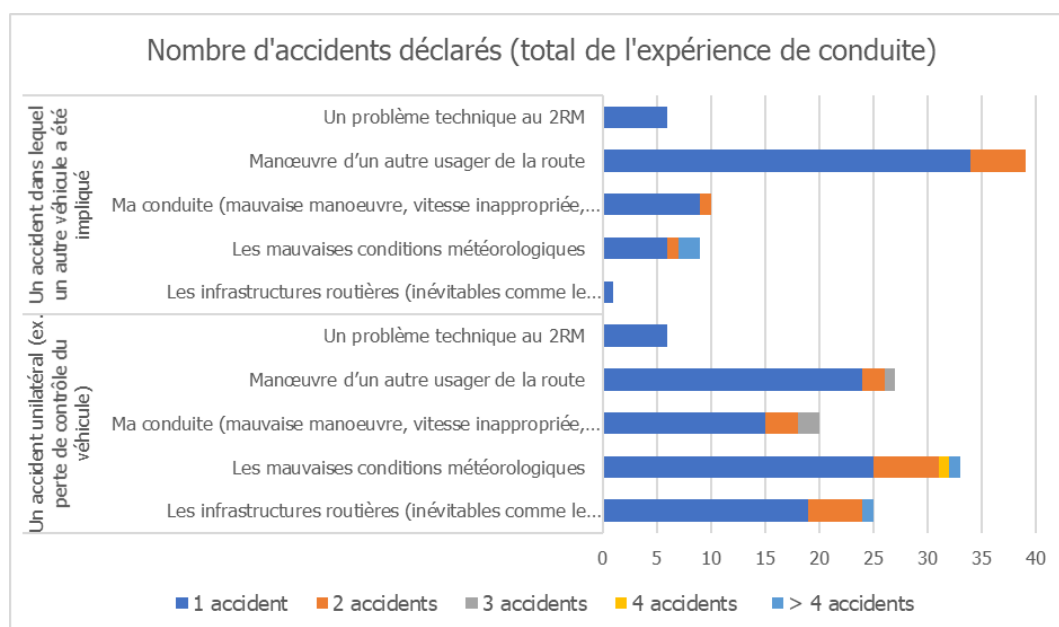
- les *cyclomotoristes* (<50cc) remplacent leur *casque* plus souvent en raison des dommages subis, alors que les *motocyclistes* (>50cc) le font davantage en raison d'une amélioration technologique ou d'une protection améliorée du casque ;
- Plus la fréquence des déplacements est élevée, plus le taux de renouvellement le sera pour cause de dommages ou pour l'arrivée d'une nouvelle technologie. Pour les usagers moins fréquent c'est l'apparence qui jouera un rôle plus important ;
- les *dommages* ou *l'usure* d'un équipement sont les critères de renouvellement les plus importants pour les *navetteurs réguliers*, ce qui est moins le cas pour ceux qui préfèrent les *voyages de loisirs*. Pour ces derniers, *l'apparence* est le facteur de renouvellement le plus important ;
- les usagers jeunes ou peu expérimentés sont plus susceptibles de prêter attention à *l'apparence* et aux nouvelles *technologies* ou *protections*, et moins à *l'usure* ou aux *dommages*, même s'ils renouvellent plus souvent leur casque en fonction de *l'évolution de leurs besoins de mobilité*.

2.3.6 Accidents et risques en 2RM

Les accidents en 2RM - 1 usager sur 4 (28%) déclare avoir été impliqué dans un accident au cours de sa carrière de conducteur de 2RM.

L'étude révèle également que :

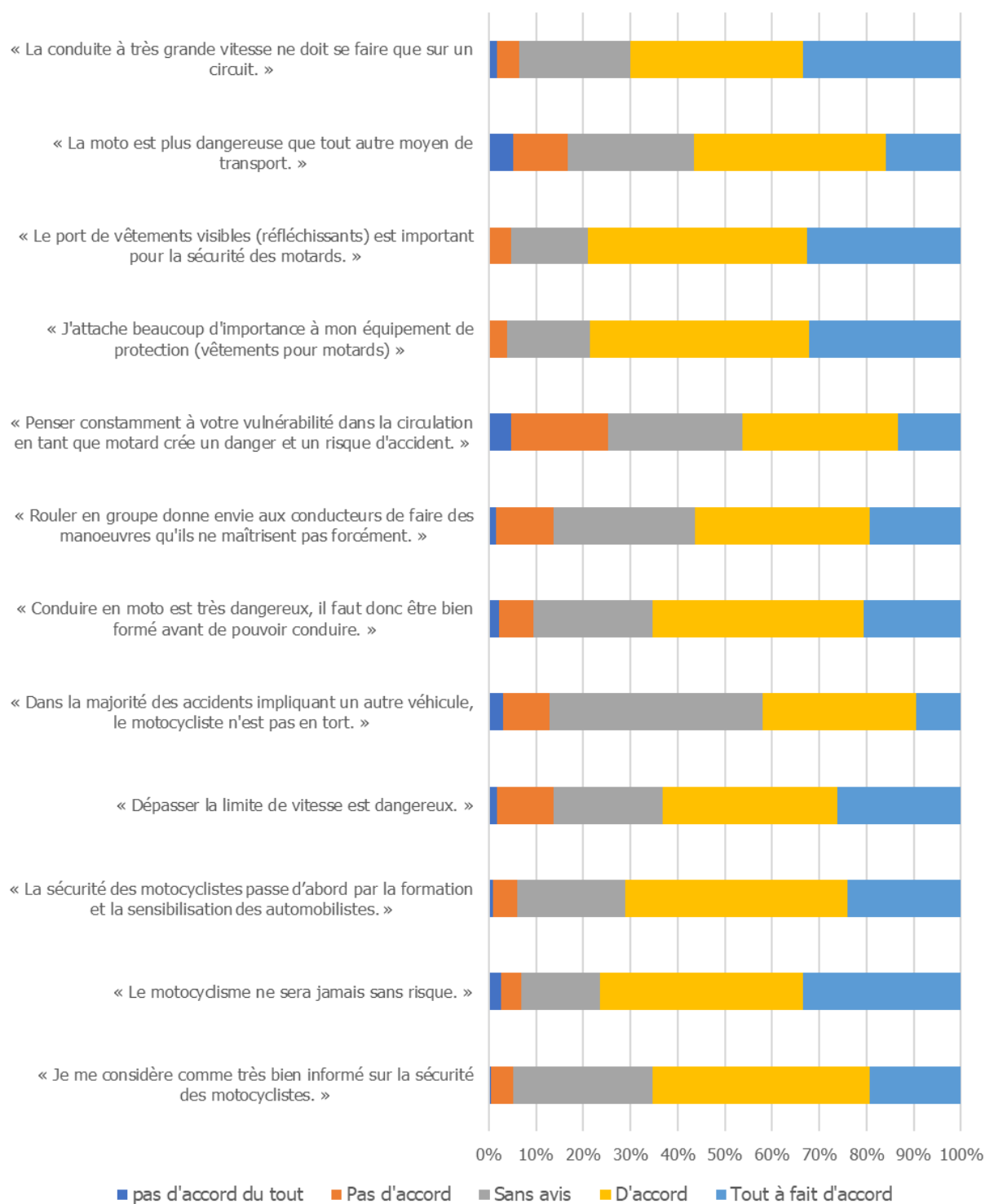
- les accidents unilatéraux (ex. pertes de contrôle du véhicule) sont plus fréquents (64,3%) que les accidents multilatéraux (35,7%). Cette proportion montre une tendance inverse à celle relevée dans les constats de police¹⁴. Ce qui peut s'expliquer par le fait que de nombreux accidents unilatéraux n'induisent pas forcément un constat de police.
- les causes d'accident tout type confondus (unilatéral et multilatéral) pointent en priorité vers la *manœuvre d'un autre usager de la route* (55%), les *mauvaises conditions météorologiques* (31,9%) et *l'infrastructure routière* (23,6%). Une *cause technique* est très rarement mentionnée. Pour les accidents multilatéraux, la cause la plus fréquemment mentionnée est une *manœuvre effectuée par un autre usager de la route*.
- les accidents unilatéraux se produisent plus souvent tout seul, sans passager ;
- aucune corrélation entre accidents et port de équipement de protection individuelle et/ou critères d'achat n'a été trouvée



Attitude générale vis-à-vis de la conduite moto (>50cc) – Dans l'ensemble, l'étude montre que les *motocyclistes* (>50cc) ont une attitude positive vis-à-vis des équipements de protection individuelle et de leur responsabilité individuelle, estimant qu'ils ont une responsabilité vis-à-vis de leur propre sécurité. Ils désapprouvent les comportements à risque. Ils s'estiment globalement informés et conscients des risques liés à la pratique de la moto.

¹⁴ Martensen, H., & Roynard, M. (2013). *MOTAC - Motorcycle accident causation. Analyse approfondie des accidents graves et mortels impliquant des motocyclistes*. Bruxelles, Belgique: Institut Belge pour la Sécurité Routière - Centre de Connaissance Sécurité Routière – A noter que l'analyse des principales cause d'accidents effectuée par le secteur du 2RM (Source : CMC – n=28002 accidents, Allemagne, 2016) montre des tendances similaires, soit 41% d'accidents unilatéraux contre 59% d'accidents multilatéraux

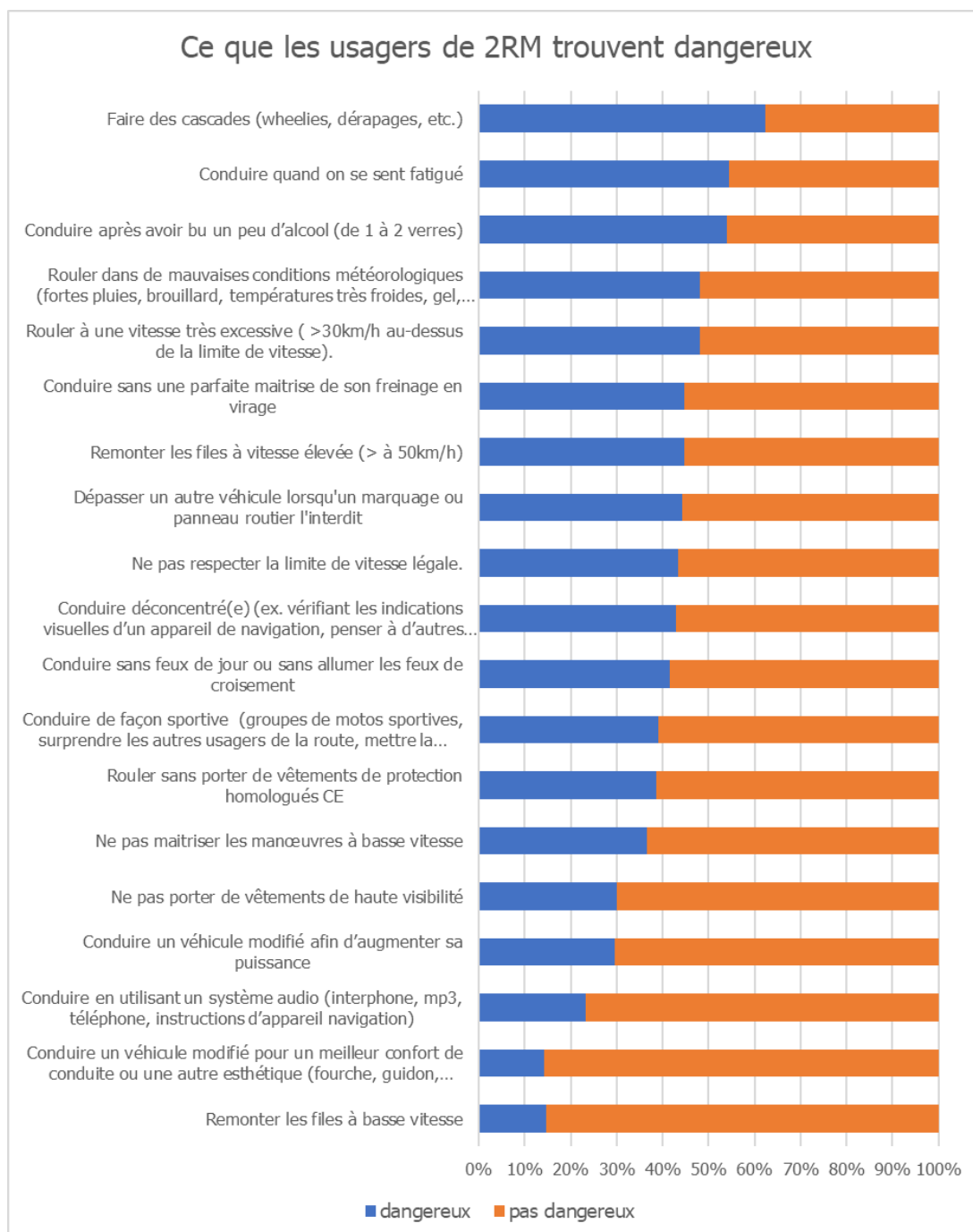
Point de vue des motocyclistes (>50cc) vis-à-vis de la sécurité en moto



Toutefois, l'analyse détaillée montre que la réussite d'un examen (permis) amène les *motocyclistes* (>50cc) à se montrer moins en accord avec les affirmations suivantes : " *Rouler en 2RM comportera toujours un risque.*", « *Dépasser la limite de vitesse est dangereux.*", "*Conduire à très grande vitesse ne devrait se faire que sur une piste de course.*" Ce constat laisse perplexe et pose la question du contenu des formations au permis. A l'inverse, l'analyse montre que la formation post-permis amène une plus grande conscience des enjeux liés à la vulnérabilité du *motocyclistes* (>50cc).

Éléments de conduite considérés comme dangereux par les *motocyclistes (>50cc)* - Une majorité de *motocyclistes (>50cc)*, sans différence de genre, considèrent que *faire des cascades* (wheelies, dérapages, etc...), *conduire fatigué* ou après *avoir consommé un peu d'alcool* font partie des comportements les plus dangereux.

Les comportements identifiés comme les moins dangereux sont la *remontée de file à basse vitesse*, *modifier sa moto pour le confort, l'apparence, et pour plus de puissance*, *conduire avec un système audio*, ou *conduire sans vêtements de haute visibilité* (vestes fluos, etc...)

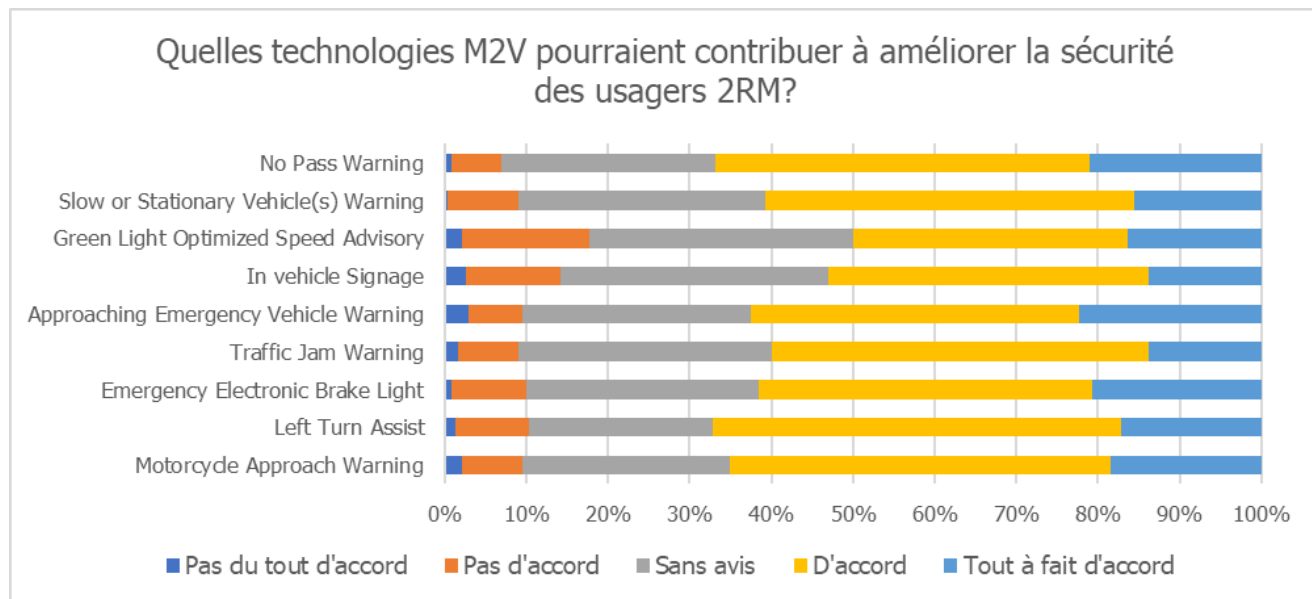
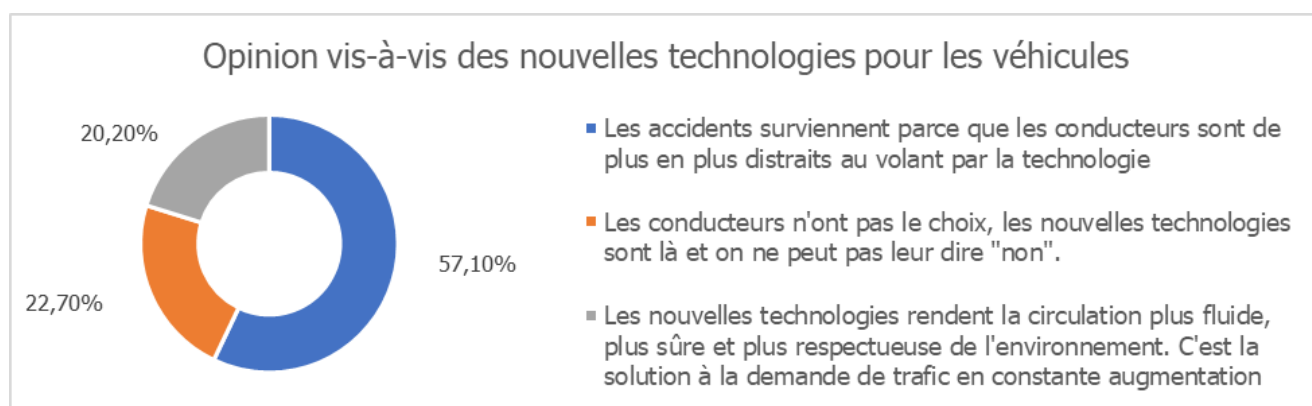


Attitudes vis-à-vis des technologies (>50cc)- En 2020, seul 1 motocycliste sur 5 considère l'usage des technologies sur la route en général comme positive. Une majorité de ceux-ci (3 sur 5) estiment cependant que ces technologies sont des sources de distraction qui provoquent des accidents. Ce sentiment est en augmentation comparée à 2013 (Baldanzini & Delhay, 2015).

Cette méfiance est à croiser avec le sentiment exprimé vis-à-vis des technologies spécialement développées pour les 2RM. Dans ces cas-là, plus de 62% des *motocyclistes* (>50cc) indique croire au potentiel de la technologie *dans certains cas*, pour réduire l'occurrence des accidents, 23% en étant tout à fait convaincu et un petit 15% restant foncièrement dubitatif. Cette proportion est la même chez les *cyclomotoristes* (<50cc).

Il est frappant de constater que ceux qui sont fortement opposés à la technologie 'en général' ne sont pas pour autant fortement opposés à la technologie 'spécifique aux motos'. L'étude constate assez logiquement que les *motocyclistes* (>50cc) qui ont une attitude généralement positive vis-à-vis de la technologie en général, font également davantage confiance aux technologies développées spécifiquement pour les 2RM. Plus étonnement, ce sont les conducteurs qui pensent que la technologie joue un rôle majeur dans la survenue des accidents qui sont plutôt convaincus par rapport aux technologies 2RM présentées. Seuls les *motocyclistes* (>50cc) qui pensent n'avoir aucun choix quant à la présence de la technologie, se montrent plus négatifs vis-à-vis de ces technologies.

Certaines fonctionnalités telles que *Aide au virage à gauche* (le véhicule vérifie si le motocycliste a été vu ou si sa vitesse a été correctement estimée) et *Alerte aux embouteillages* semblent susciter davantage d'intérêt.



2.4 Profilage des usagers belges en 2020

L'analyse des réponses a permis de tracer 8 profils distincts d'usagers 2RM en Belgique. Les profils 1 et 6 ne correspondant qu'à des *cyclomotoristes* (<50cc).

- Profil 1 - Le *Time optimizer* (L'Optimiseur de temps) - 11,6% - utilise le cyclomoteur pour optimiser ses temps de trajet pendant la bonne saison - Utilise principalement la voiture / préfère le 2RM comme alternative au vélo, transport public ou la marche.
- Profil 2 – Le *"Time-for-me" seeker* (Le Du-temps-pour-moi) - **18,8%** - se situe au plus fort de la recherche d'équilibre entre vie familiale et vie professionnelle - se déplace principalement en voiture et prend sa moto (>50cc) pour gagner du temps dans sa vie personnelle, le 2RM lui offrant plus de temps pour lui/elle-même.
- Profil 3 - Le *Unconditional* (L'Inconditionnel) - 9,5% - utilise indifféremment la voiture ou le 2RM (principalement sa moto >50cc), roule pour toutes les raisons, dans toutes les conditions, dans tous les environnements, toute l'année, quand il/elle en a envie.
- Profil 4 - Le *Good-Vibe seeker* (L'Hédoniste) - 14,2% - utilise le 2RM (principalement sa moto >50cc) ou d'autres alternatives à la voiture (vélo, transport public, marche) lorsque le temps le permet afin d'obtenir des *sensations*.
- Profil 5 – Le *"I want it all" rider* (Le Je-veux-tout) - **18,2%** - veut tout : le meilleur de la mobilité mais aussi 'l'expérience', l'usage des sens, selon ses besoins du moment (principalement motocyclistes >50cc)
- Profil 6 - Le *Multimodal rider* (L'usager Multimodal) - 11% - utilise le cyclomoteur (<50cc) et d'autres moyens de mobilité alternatifs à la voiture (vélo, transport public, marche) pendant la bonne saison.
- Profil 7 – Le *Day-to-Day rider* (L'usager Quotidien) - **7,5%** - utilise principalement 2RM (principalement cyclomoteur <50cc), tous les jours , pour tout type de besoins et dans toutes les conditions météorologiques.
- Profil 8 – Le *Life-long experience rider* (Le Toute-ma-vie) – 9,2% - a roulé en moto (>50cc) dès qu'il a pu se permettre d'en avoir une / se déplace principalement en voiture et roule en moto (>50cc) lorsque l'expérience sera confortable

	Profil 1 Le/La Time Optimizer 11,6%	Profil 2 Le/La "Time-For-Me" Seeker 18,8%	Profil 3 Le/La Unconditional 9,5%	Profil 4 Le/La Good-Vibe Seeker 14,2%	Profil 5 Le/La "I Want It All" Rider 18,2%	Profil 6 Le/La Multimodal Rider 11,0%	Profil 7 Le/La Day-To-Day Rider 7,5%	Profil 8 Le/La Life-long Experience Rider 9,2%
Type d'utilisateur	Cyclomotoristes	Motocyclistes	Motocyclistes (90,9%) Cyclomotoristes (9,1%)	Motocyclistes (91,8%) Cyclomotoristes (8,2%)	Motocyclistes (87,3%) Cyclomotoristes (12,7%)	Cyclomotoristes	Cyclomotoristes (61,5%) Motocyclistes (38,5%)	Motocyclistes
Tranche d'âge	Tout âge	35-54	16-35	45-64	16-44	45-54	45+	55+
"Pause carrière"	47,5%	64,6%	24,2%	49,0%	52,4%	68,4%	57,7%	56,3%
<5 ans d'expérience	27,5%	10,8%	18,2%	8,2%	19,0%	13,2%	23,1%	9,4%
≥1 accident (uni-/multilatéral)	17,5%	32,3%	42,4%	10,2%	30,2%	31,6%	38,5%	18,8%
Motivations	Avantages en matière de mobilité	Avantages en matière de mobilité	Avantages en matière de mobilité / Sensations	Sensations	Avantages en matière de mobilité / Adrenaline	Avantages en matière de mobilité / Coûts moindres / Sensations	Avantages en matière de mobilité / Coûts moindres	Avantages en matière de mobilité / Coûts moindres
Parts modales	Utilise principalement la voiture / Préfère le 2RM comme alternative	Utilise principalement la voiture / Préfère le 2RM comme alternative	Utilise la voiture ou le 2RM de façon égale	Utilise principalement la voiture / le 2RM représente une des alternatives possible	Utilise principalement la voiture / Préfère le 2RM comme alternative	Utilise principalement la voiture / le 2RM représente une des alternatives possible	Utilise principalement le 2RM / Préfère la voiture comme alternative	Utilise principalement la voiture / Préfère le 2RM comme alternative
Fréquence de conduite	Occasionnellement (≤1x/sem.) Fréquemment (2-3 jours/sem.) Très fréquemment (4-5j/sem.)	Occasionnellement (1x/sem. ou moins)	Très fréquemment (4-5 jours/sem. ou plus)	Occasionnellement (1x/sem. ou moins)	Fréquemment (2-3 jours/sem. ou plus)	Occasionnellement (1x/sem. ou moins)	Très fréquemment (4-5 jours/sem. ou plus)	Fréquemment (2-3 jours/sem. ou plus)
Usages	Navette domicile-travail principalement	Courts voyages de loisirs & Navette domicile-travail	Courts voyages de loisirs & Navette domicile-travail	Courts voyages de loisirs	Courts voyages de loisirs & Navette domicile-travail	Courts voyages de loisirs & Navette domicile-travail	Courts voyages de loisirs & Navette domicile-travail	Courts voyages de loisirs principalement
Saisonnalité/conduite	Saison moto	Saison moto	Toute l'année	Saison moto	Saison moto	Saison moto	Toute l'année	Saison moto
Environnement de conduite	Urbain/ Rurale	Urbain/ Rurale	Tout environnement (incl. autoroutes)	Rurale	Tout environnement (incl. autoroutes)	Urbain/ Rurale	Urbain/ Rurale	Urbain/ Rurale
Dépenses/équipement	€0-500	€501-2000	€>5000	€501-2000	€2001-5000	€0-500	€501-2000	€501-2000

3 Résultats détaillés

3.1 Les conducteurs de 2RM belges et leur incidence

3.1.1 Proportion de conducteurs de véhicules à moteur dans l'échantillon représentatif national

L'échantillon représentatif au niveau national (ci-après dénommé « échantillon total ») était composé de 2963 résidents belges au total. Parmi ceux-ci, 361 conducteurs 2RM ont pu être distingués, soit 12,2% de l'échantillon total. Parmi ces 361 conducteurs, on a pu distinguer 248 *motocyclistes* (>50cc) (soit 8,4% de l'échantillon total) et 113 *cyclomotoristes* (<50cc). (soit 3,8% de l'échantillon total).

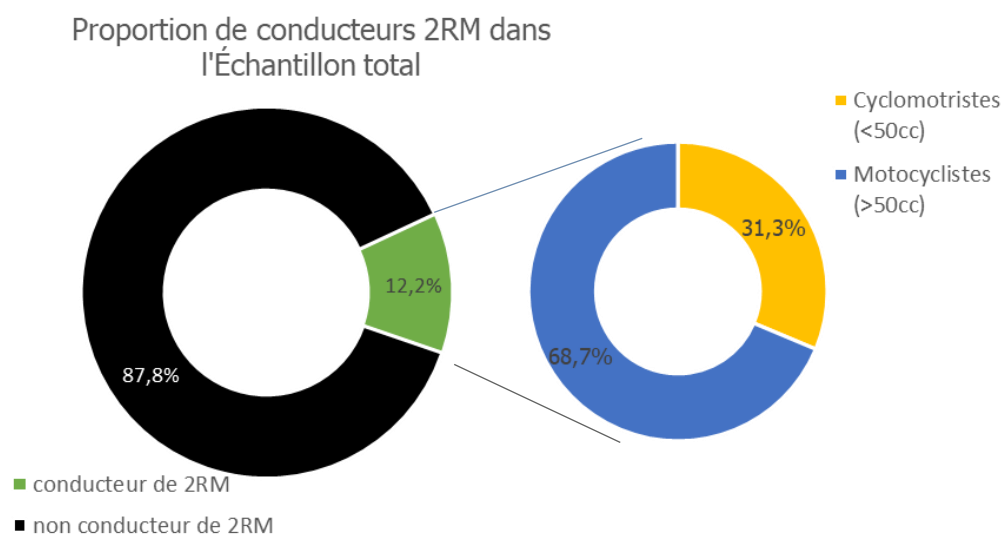


Figure 13: Incidence des conducteurs 2RM en Belgique

Sur l'ensemble de l'échantillon total (2963 réponses), 927 répondants (31,3%) ont indiqué qu'ils avaient déjà conduit un 2RM dans le passé. Parmi eux, 567 individus (19,1% de l'échantillon total) ont indiqué qu'ils n'avaient pas conduit au cours des deux dernières années et 361 répondants (12,2% de l'échantillon total) ont indiqué qu'ils en faisaient toujours (= échantillon 2RM). Sur les 567 répondants qui n'ont pas conduit au cours des deux dernières années, 162 personnes (28,6%) ont indiqué qu'elles aimeraient conduire à nouveau dans un avenir proche. Les 405 personnes restantes (71,4%) ne prévoient pas de conduire à nouveau à l'avenir.

Afin de se faire une idée plus précise de la tendance de l'utilisation future, les personnes interrogées qui n'avaient pas conduit depuis deux ans et qui souhaitaient recommencer prochainement avec un 2RM ont été interrogées sur les raisons de cette intention.

Les raisons de reprendre le guidon sont diverses. De nombreux répondants ont indiqué qu'ils aimeraient conduire à nouveau à l'avenir pour leurs *loisirs*, comme un *passe-temps*. De plus, de nombreux répondants ont indiqué qu'ils aimeraient conduire à nouveau à l'avenir en raison des *avantages de la mobilité* que procure un 2RM. L'*aspect financier* joue également un rôle dans les intentions de revenir à la conduite 2RM, tandis que la conduite d'un 2RM en tant qu'*activité professionnelle* est une raison négligeable.

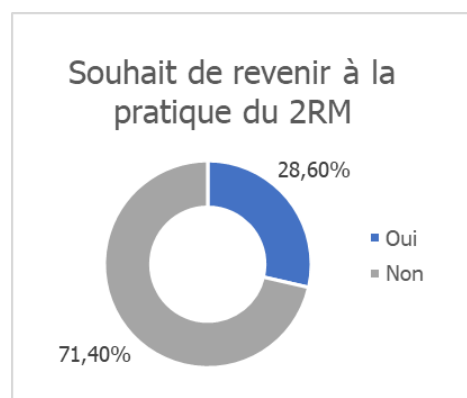


Figure 14 Incidence des personnes souhaitant conduire à nouveau un 2RM à l'avenir

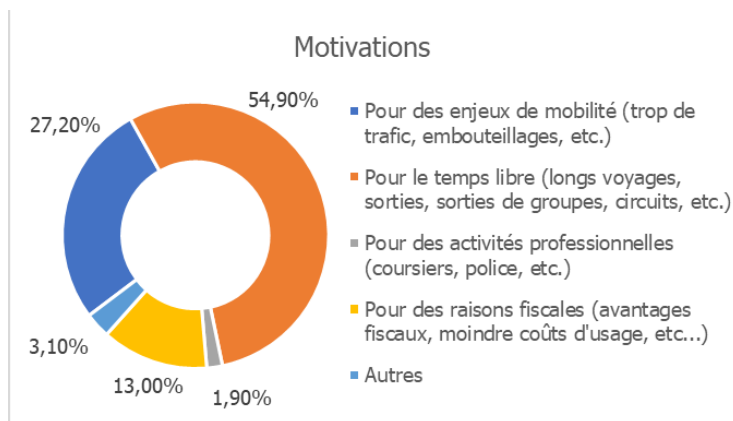


Figure 15 Motivations des personnes souhaitant revenir à une pratique du 2RM

Toutefois, ces réponses ne donnant une idée qu'en ce qui concerne les conducteurs qui *ont déjà conduit par le passé* et non du nombre total de personnes qui souhaiteraient conduire un 2RM à l'avenir, il a été décidé de compléter la photo en faisant appel au sondage OMNIBUS de Vias ¹⁵. Au mois de mars 2021, celui-ci relèvera que parmi *ceux qui ne roulent pas en 2RM actuellement*, 6,5% d'entre eux ont l'intention de s'y mettre dans les années à venir, principalement pour des raisons de *mobilité* (56,9%), mais également pour des raisons de *loisirs* (46,6%), ou encore des raisons *financières* (29,3%). 5,2% mentionne des raisons *professionnelles* (coursiers, police, etc...).

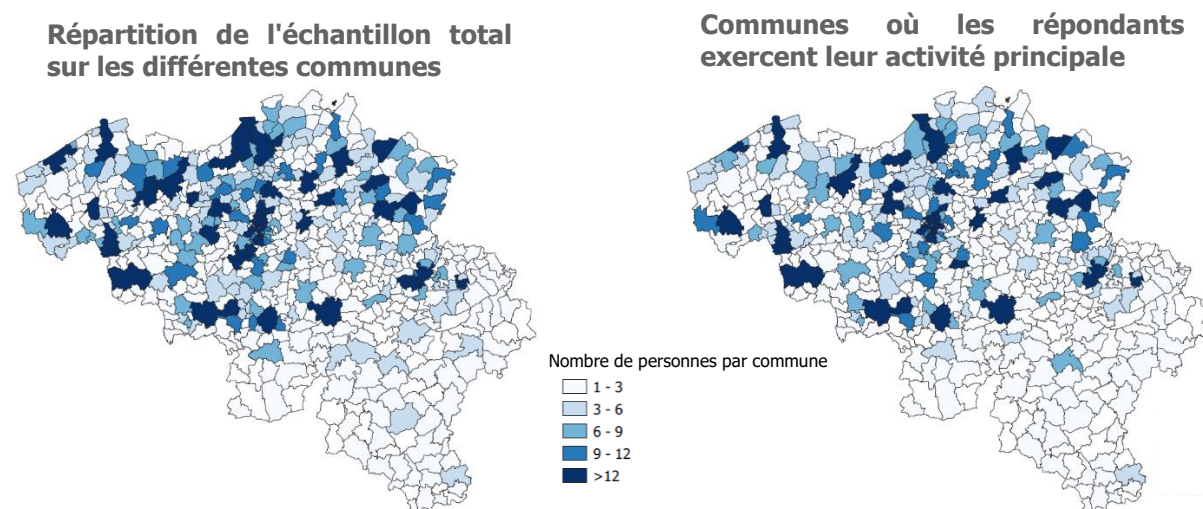
3.1.2 Caractéristiques démographiques

3.1.2.1 Informations géographiques

Les informations géographiques au niveau de la commune et de la province donnent une indication des régions où les répondants vivent ou exercent leur activité principale. L'analyse a été effectuée pour l'échantillon total ainsi que pour les conducteurs 2RM spécifiquement.

Selon les données démographiques officielles, la majorité des habitants vivent en Flandre (57,6%), contre 31,8% en Wallonie, et 10,6% à Bruxelles¹⁶. Avec ses 58,9% des répondants originaire de Flandre, 30,6% de Wallonie et 10,40% de Bruxelles, l'échantillon total est donc représentatif.

Il ressort que l'activité principale de la plupart des répondants est aussi principalement située en Flandre. Bruxelles et les principales villes de Wallonie sont également bien représentées.



¹⁵ Sondage mensuel axé sur des questions de mobilité posées à un échantillon représentatif national de 1000 répondants.

¹⁶ STATBEL. (2020, janvier 01). *Structuur van de bevolking*. Récupéré sur Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)

Figure 16: Lieu de résidence et lieu de l'activité principale de l'échantillon total

Concernant plus spécifiquement les conducteurs 2RM, il y a une répartition plus égale entre provinces concernant le *lieu de résidence* et le lieu de l'*activité principale* que dans l'échantillon total où certaines provinces sont plus présentes que d'autres. Les conducteurs 2RM exercent également plus souvent leur activité principale à Bruxelles que l'échantillon total. Ces différences ne sont toutefois pas significatives.

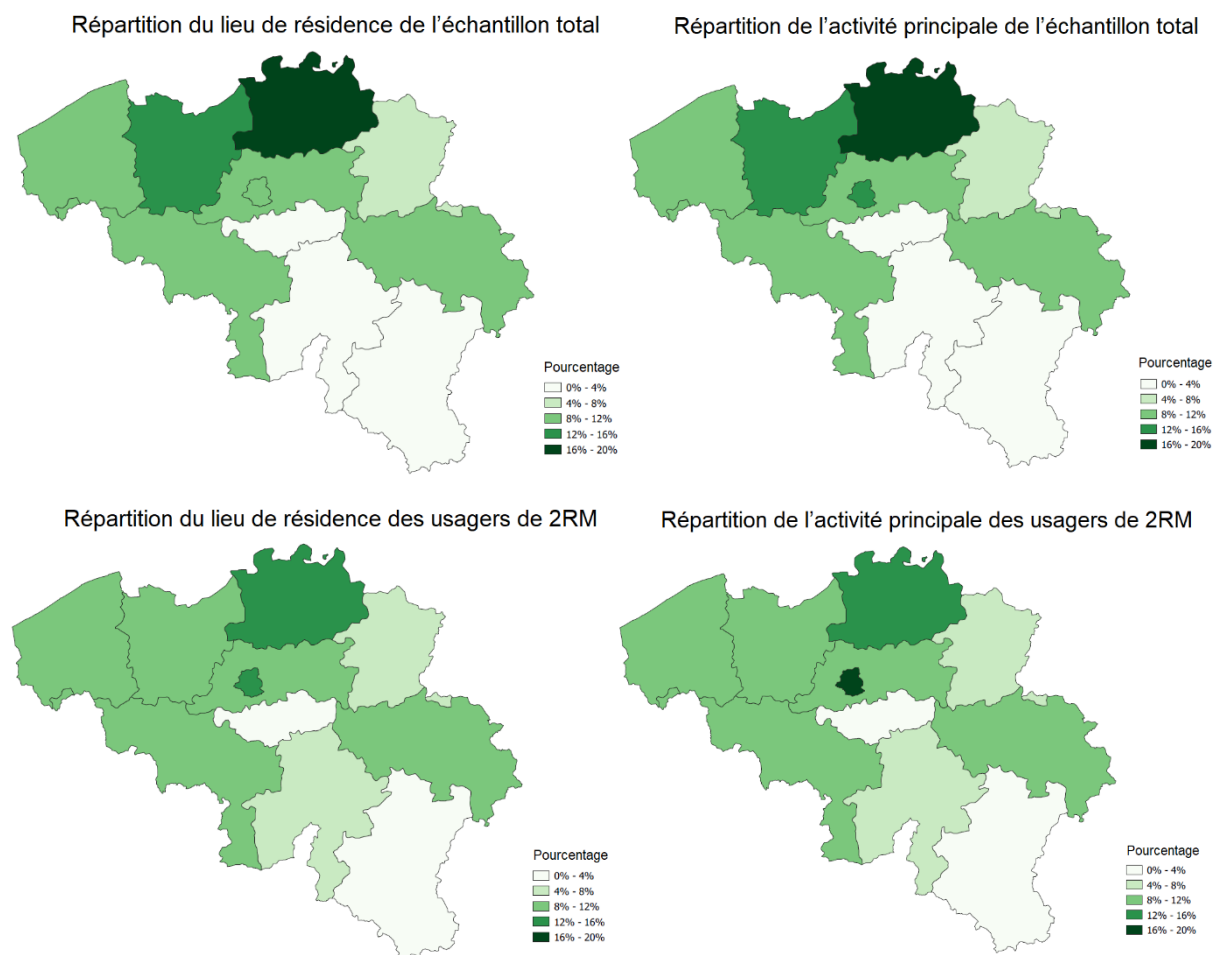


Figure 17: Le lieu de résidence et le lieu de l'activité principale diffèrent entre l'échantillon total et l'échantillon 2RM

On note également certaines différences non significatives entre *motocyclistes* (>50cc) et *cyclomotoristes* (<50cc). Pour les *cyclomotoristes* (<50cc), la carte des activités principales diffère peu de la carte de localisation résidentielle. Cela induit que les gens tendent à travailler dans la province où ils vivent. A l'inverse, de nombreux *motocyclistes* (>50cc) ont tendance à faire la navette à travers le pays, notamment entre deux provinces voisines.

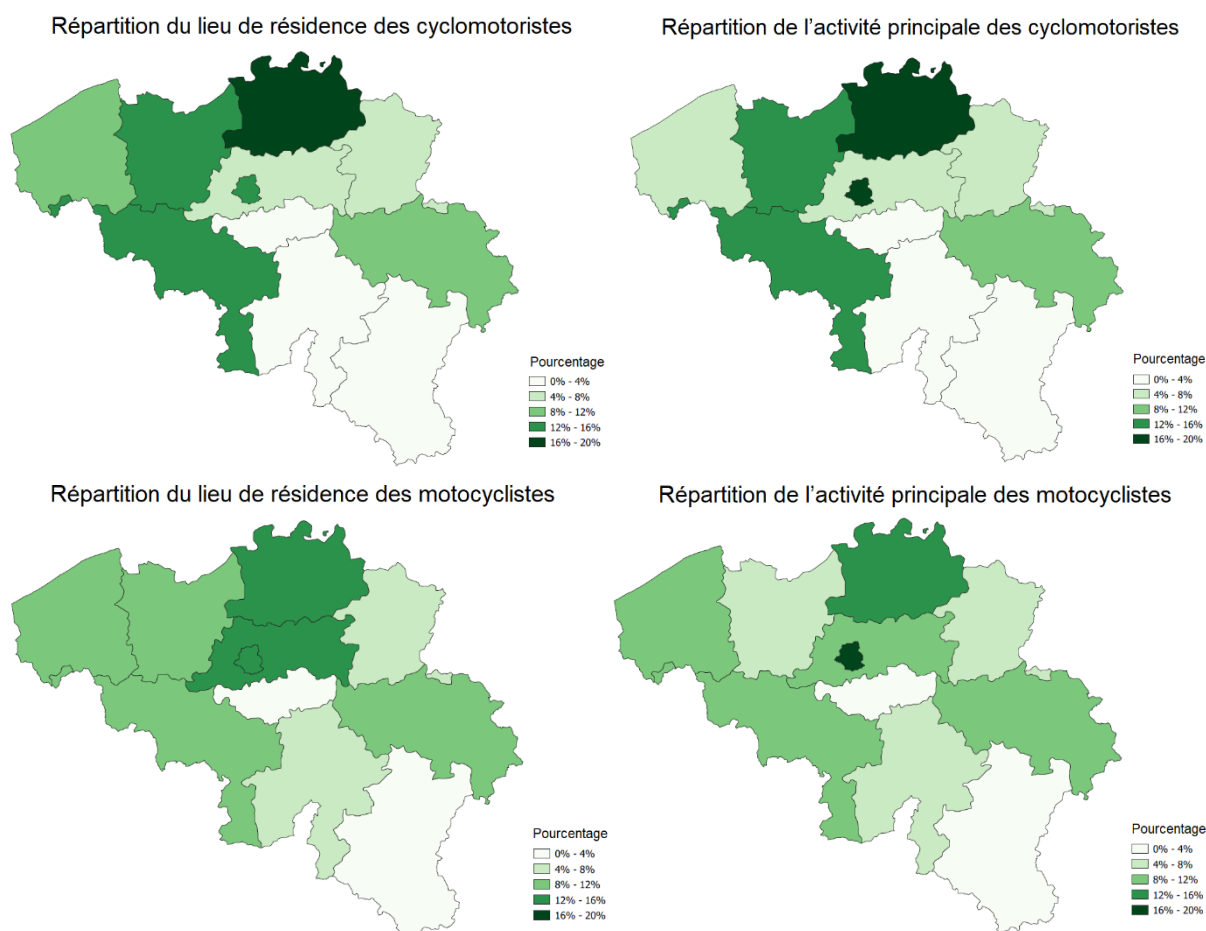


Figure 18: Le lieu de résidence et le lieu de l'activité principale diffèrent entre *motocyclistes* (>50cc) et *cyclomotoristes* (<50cc).

3.1.2.2 Genre

Si dans l'échantillon total, la répartition des genres est presque égale avec 52,7% d'hommes et 47,2% de femmes, il a en revanche été constaté que les hommes représentent une grande partie de la population 2RM (soit 67,0% contre 33,0% de femmes). Cette répartition est encore plus marquée parmi les *motocyclistes* (>50cc) où l'on retrouve 71% hommes contre 29% femmes. Chez les *cyclomotoristes* (<50cc), la différence persiste également, mais elle est nettement plus faible (58,4% d'hommes contre 41,6% de femmes). On peut dire que la population des *motocyclistes* (>50cc) est dominée par les hommes, mais que la population des *cyclomotoristes* (<50cc) présente moins de différences. Néanmoins, on peut dire que la population 2RM en général compte une plus grande proportion d'hommes.

3.1.2.3 Langue maternelle

Pour l'échantillon total, la proportion de néerlandophones (56,20%) est supérieure à celle des francophones (40,60%), des germanophones ou autres (3,10% au total). Parmi les conducteurs 2RM, la répartition est plus équilibrée (51,8% de néerlandophones, 46,5% de francophones et 1,70% germanophones ou autres). Aucune différence n'a pu être constatée entre *motocyclistes* (>50cc) et *cyclomotoristes* (<50cc).

Considérant dès lors que la répartition linguistique ne donne pas une image claire de la répartition géographique, , il a été décidé de travailler principalement sur la répartition géographique pour les analyses ultérieures. La langue maternelle n'a au final été prise en compte que pour les *canaux de communication* et la *collecte d'informations*.

3.1.2.4 Âge

Pour cette étude, seuls les répondants âgé de plus de 16 ans, âge légal pour la conduite d'un 2RM, ont été inclus.

Si l'échantillon total représente un large spectre d'âges différents, la comparaison des données entre l'échantillon total et l'échantillon 2RM montrent que les âges ne sont pas distribués de la même façon.

On constate d'une part que l'âge moyen des conducteurs 2RM est moins élevé que celui de l'échantillon total, avec la plus grande partie des conducteurs de 2RM se retrouvant dans les catégories d'âge 25-34, 35-44 et 45-54.

A partir de 45 ans, la taille des catégories d'âge diminue, avec une forte baisse dans la catégorie 65+ et les jeunes conducteurs (âge <25 ans) ne représentant que 7,8% du nombre total de conducteurs 2RM.

On constate également que les catégories d'âge diffèrent entre les *motocyclistes* (>50cc) et les *cyclomotoristes* (<50cc), la plus grande différence se trouvant dans la représentation des catégories des 16-24 ans et des 35 à 44 ans, dans lesquelles on trouve respectivement plus de *cyclomotoristes* (<50cc) (14,20% >> 4,80% de *motocyclistes* (>50cc)), et plus de *motocyclistes* (>50cc) (23% >> 14,20% de *cyclomotoristes* (<50cc)).

La catégorie des 16-24ans *motocyclistes* (>50cc) (4,8%) étant considérablement moindre comparée aux *cyclomotoristes* (<50cc) (14,2%), la plus faible proportion de jeunes conducteurs de 2RM est donc principalement due au faible nombre de jeunes *motocyclistes* (>50cc).

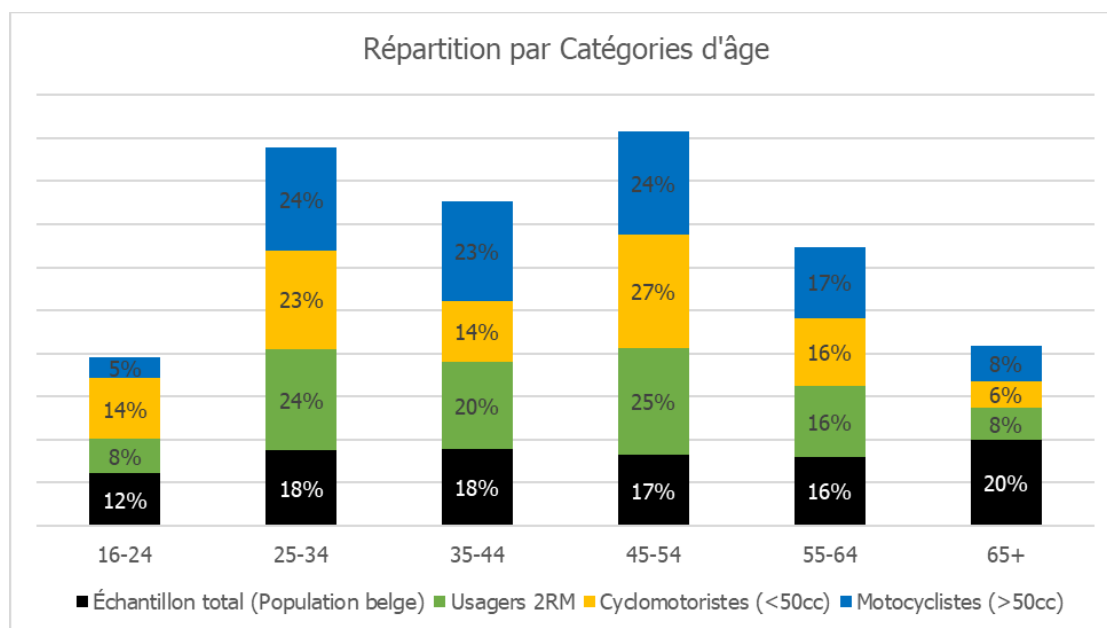


Figure 19: Catégories d'âge de l'échantillon total, l'échantillon 2RM, les *cyclomotoristes* (<50cc) et les *motocyclistes* (>50cc)

3.1.2.5 Situation familiale

En ce qui concerne la situation familiale, trois catégories ressortent du lot pour l'échantillon total : les *célibataires sans enfants*, les *couples sans enfants sous le même toit* et les *couples avec enfants sous le même toit*. La plus petite catégorie concernait les personnes seules avec enfants. Cette répartition correspond dans une certaine mesure aux chiffres nationaux (STATBEL, 2020) en terme d'ordre de grandeur¹⁷.

¹⁷ En effet, étant donné que seuls les chiffres relatifs aux ménages sont disponibles en Belgique, il est possible que certaines situations familiales ne soient pas incluses de la même manière que celles étudiées ici (par exemple, les personnes célibataires dans ce questionnaire peuvent aussi être des jeunes vivant chez leurs parents et donc célibataires sans enfants, alors que dans

En revanche, on retrouve davantage de conducteurs de 2RM dans la catégorie *couples (avec ou sans enfants sous le même toit)* et assez peu de *célibataires sans enfants* (16,6%) comparé à l'échantillon total (28,5%). La population des *cyclomotoristes (<50cc)* est plus conforme à l'échantillon total

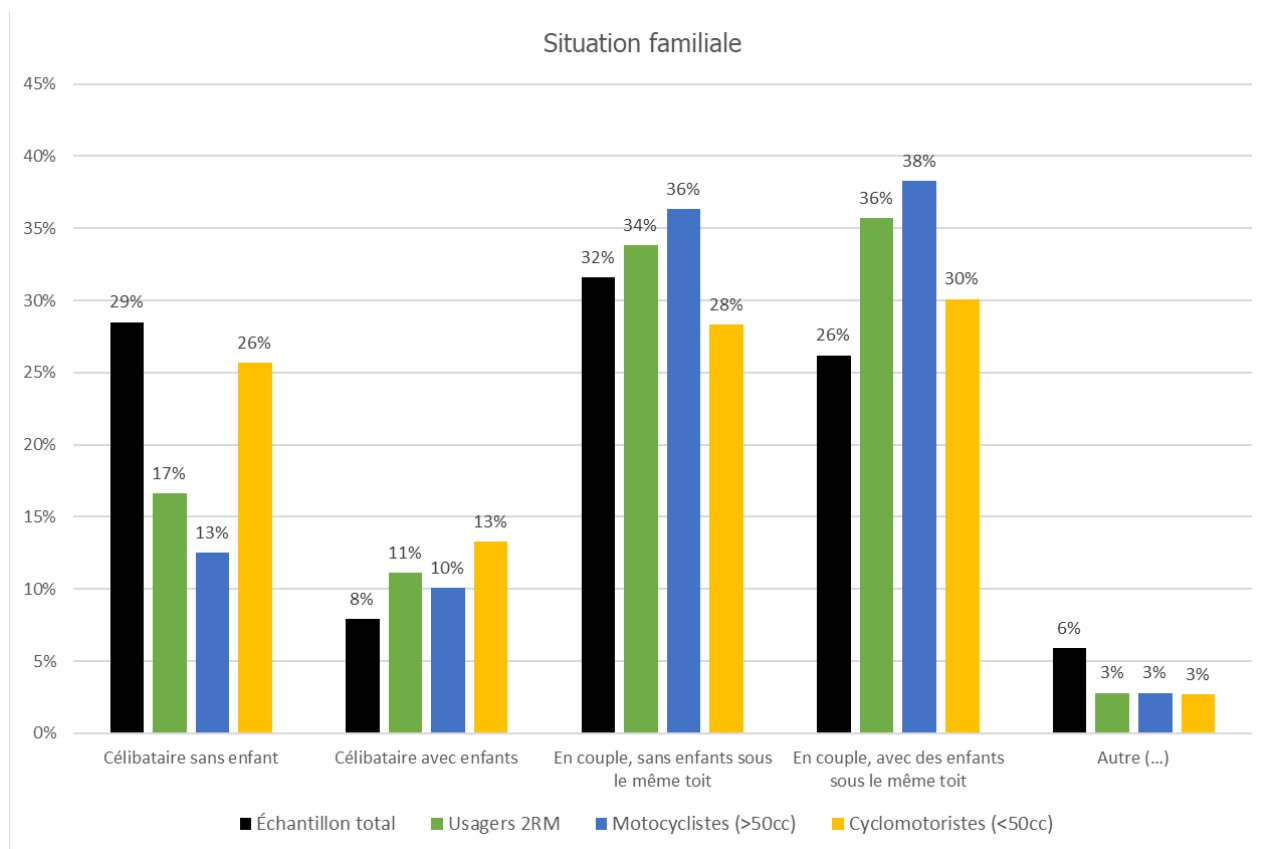


Figure 20: Situation familiale de l'échantillon total et l'échantillon 2RM

3.1.2.6 Revenu familial

En ce qui concerne les *revenus annuels nets moyens* par famille, la grande majorité des ménages de l'échantillon total ont des revenus compris entre 10 000€ (*faible*) et 50 000€ (*élevé*). Le nombre de personnes de l'échantillon total ayant des revenus *très élevés* (>50 000 €) est presque aussi faible que le nombre de personnes ayant des revenus *très faibles* (<10 000 €).

En comparaison, les revenus des conducteurs 2RM sont plus élevés que ceux de l'échantillon total, le nombre de conducteurs 2RM dont les revenus sont inférieurs à 10 000 € ayant presque diminué de moitié.

La comparaison entre *motocyclistes (>50cc)* et *cyclomotoristes (<50cc)* révèle que les premiers disposent de revenus sensiblement plus élevés, alors que les *cyclomotoristes (<50cc)* montrent un profil plus proche de celui de l'échantillon total. Si les *motocyclistes (>50cc)* se situent davantage dans la catégorie des revenus *moyens à élevés*, on retrouve davantage de *cyclomotoristes (<50cc)* dans les catégories *revenus moyens et faibles*. Le nombre de *motocyclistes (>50cc)* dans les catégories de revenus inférieures (*faibles, très faibles*) est considérablement plus faible.

les statistiques nationales, cela serait inclus comme une famille avec enfants sous le même toit, puisque la personne vit avec ses parents)

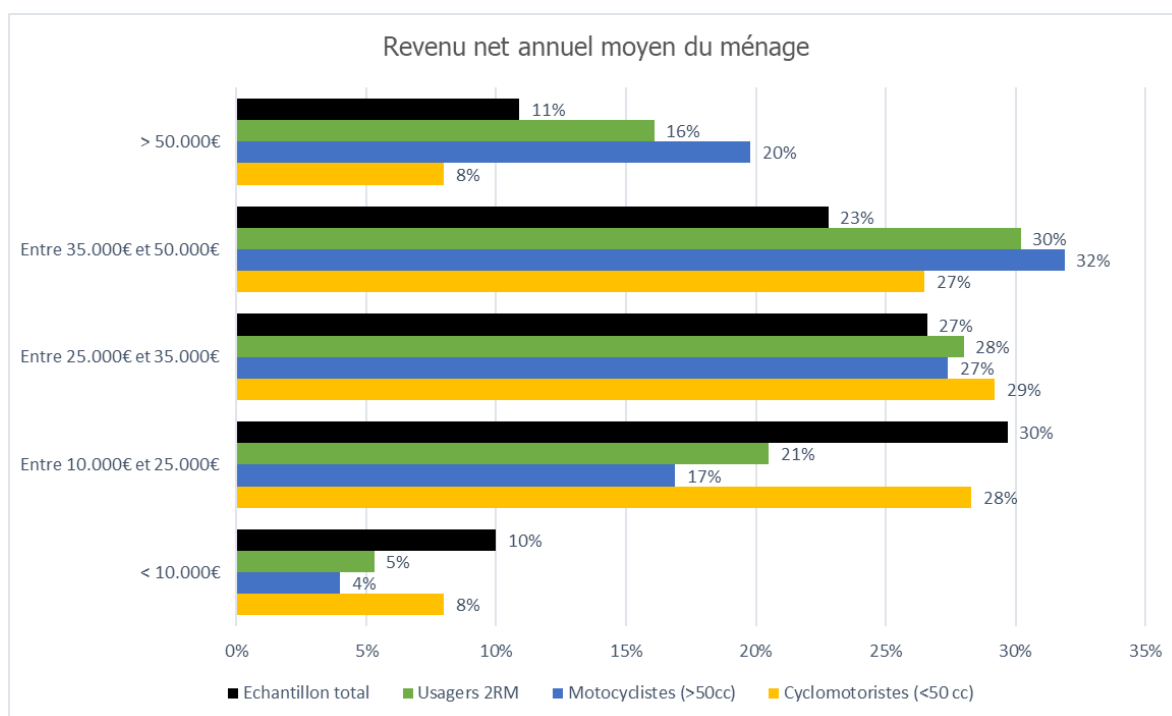


Figure 21: Différence de revenu nets annuels moyens entre l'échantillon total (Belgique), les usagers de 2RM, les *motocyclistes (>50cc)* et les *cyclomotoristes (<50cc)*.

3.1.2.7 Niveau d'éducation

Le niveau d'éducation a également été cartographié à la fois pour l'échantillon total et pour l'échantillon 2RM. Afin d'obtenir une meilleure vue d'ensemble, certains niveaux d'enseignement ont été regroupés (enseignement secondaire spécial, enseignement secondaire technique et enseignement secondaire général ; doctorat et post-doctorat; éducation des adultes et autres). Sur base de ces niveaux d'éducation, on constate que tant pour l'échantillon total que pour l'échantillon 2RM, l'enseignement secondaire constitue le niveau le plus élevé. Toutefois, la proportion de niveau *licences*, *masters* et *doctorats* est plus élevée dans le groupe des conducteurs 2RM que dans celui de l'échantillon total, induisant un niveau d'éducation plus élevé de celui-ci par rapport à l'échantillon total.

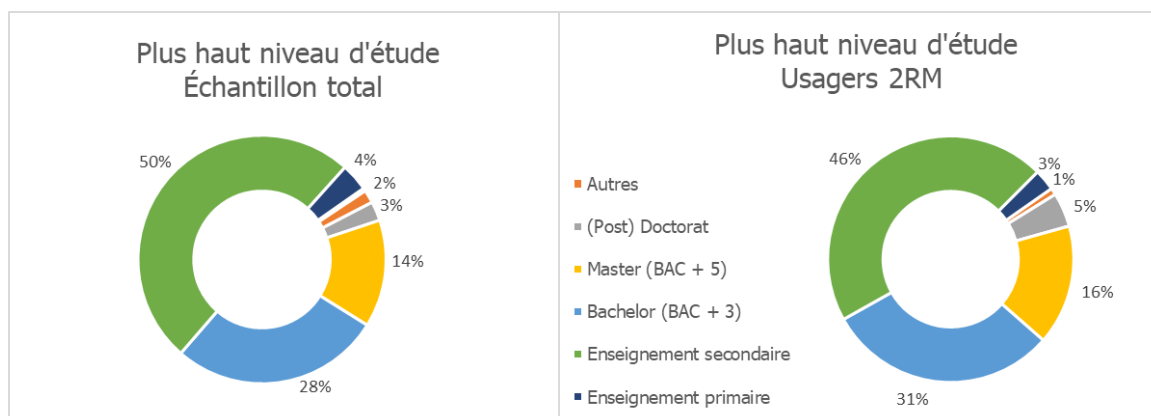


Figure 22: Niveau d'éducation de l'échantillon total et des usagers 2RM

3.1.2.8 Activité principale

En ce qui concerne l'activité principale, l'échantillon 2RM comprend plus de *salariés* et moins de *retraités* que l'échantillon total. Plus spécifiquement, il a été constaté que parmi l'échantillon 2RM, l'échantillon « *motocyclistes (>50cc)* » comprenaient davantage de *salariés* tandis que l'échantillon « *cyclomotoristes (<50cc)* » comprenait une proportion plus élevée d'*étudiants* et de *chômeurs*. La catégorie des *employés* est la plus importante pour tous les groupes.

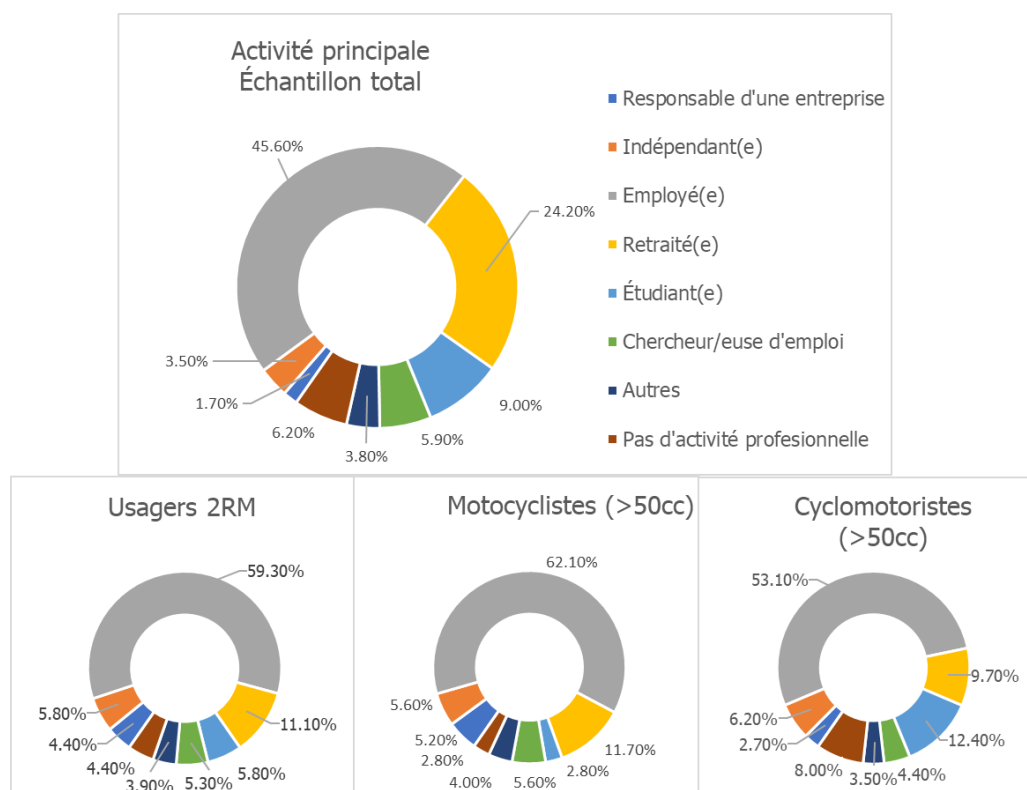


Figure 23: Activité principale – Répartition en Belgique, dans la population des usagers de 2RM, des *motocyclistes* (>50cc) et des *cyclomotoristes* (<50cc)

3.1.3 Possession de 2RM(s)

Nous nous sommes également demandé s'il y avait une différence significative entre le nombre de 2RM immatriculés et le nombre de 2RMs possédés. Autrement dit, est-ce qu'il est fréquent de trouver des conducteurs de 2RM possédant plusieurs 2RMs (pour des usages différents, etc...)¹⁸. Pour ce faire, une distinction a été faite entre *cyclomotoristes* (<50cc) et *motocyclistes* (>50cc).

L'analyse a montré qu'une majorité de conducteurs 2RMs ne disposait que d'un véhicule. Les *motocyclistes* (>50cc) apparaissent plus souvent comme multipropriétaires en comparaison aux *cyclomotoristes* (<50cc). On remarque également que certains usagers ne possèdent pas de 2RM du tout (location ?, emprunt ?).

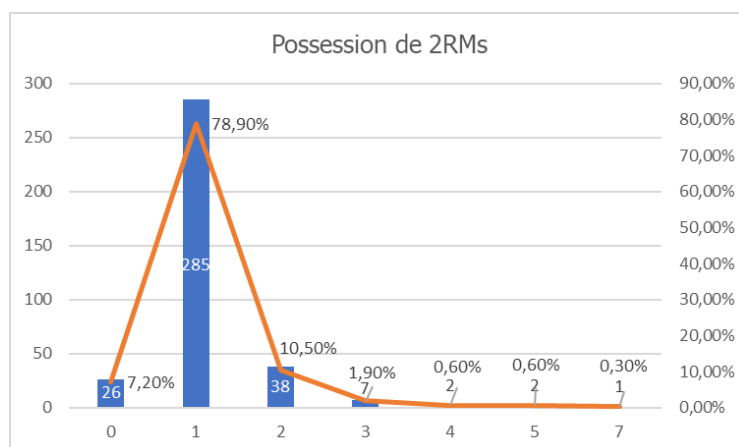


Figure 24: Nombre de 2RM en possession de *motocyclistes* (>50cc) et de *cyclomotoristes* (<50cc)

¹⁸ Il faut savoir que d'un point de vue assurance, il est aisé de faire passer une immatriculation d'une véhicule à l'autre pour une période limitée de temps.

La possession d'une moto de grosse cylindrée (>1001cc), et surtout de plusieurs motos de grosse cylindrée, est assez limitée.

Les réponses montrent que les usagers utilisant plus fréquemment leur véhicule (entre 4 et 7 jours par semaine) avaient une plus grande tendance à disposer de plusieurs véhicules. On retrouve cette tendance davantage parmi les usagers du *Profil 3 - The Unconditional*.

Genre et revenus ne semblent jouer aucun rôle sur le nombre de 2RM possédé. Aucune différence par régions/ provinces.

3.2 Permis de conduire et expérience de la conduite

3.2.1 Permis de conduire

En toute logique, tous les répondants de l'échantillon 2RM possédaient un *permis AM*.

Côté cyclomotoriste, l'analyse montre que la plupart d'entre eux ont obtenu leur permis par le biais de leur permis voiture (permis B)¹⁹. D'autres par contre ont obtenu leur permis AM grâce à leur permis moto ou à un examen spécifique pour le permis AM.

Côté *motocyclistes* (>50cc), le *permis A* (toute cylindrée) est le plus courant, même si les *permis A2* et *A1* sont également bien représentés. Le *code 372*²⁰ est également présent pour certains conducteurs.

La plupart des *motocyclistes* (>50cc) (78%) et des *cyclomotoristes* (<50cc) (68%) dispose également d'un *permis voiture*, ce qui tend à indiquer que l'usage du 2RM se combine à d'autres moyens de transport.

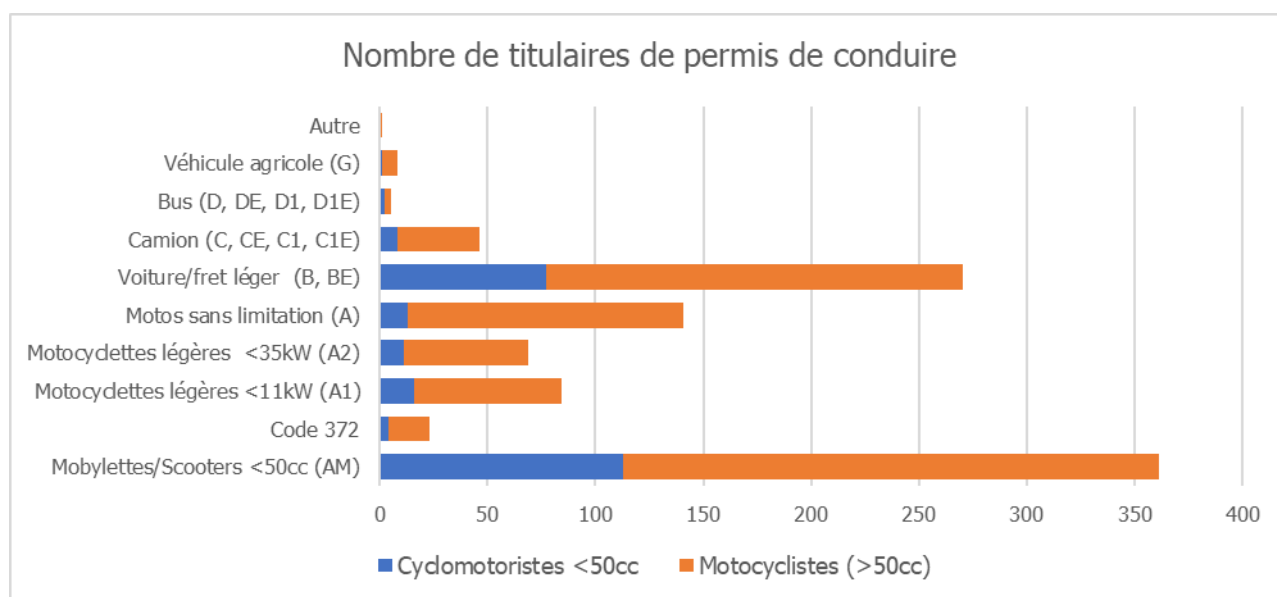


Figure 25 : Permis de conduire des *motocyclistes* (>50cc) et des *cyclomotoristes* (<50cc)

3.2.2 Quand ont-ils appris à conduire un 2RM?

L'âge de la première initiation à la conduite 2RM varie. Certains commencent à un âge très précoce (par exemple dans le jardin, sur un circuit, etc.), mais d'autres ne découvrent le 2RM que bien plus tard.

La figure ci-dessous donne un aperçu de l'âge auquel les répondants ont appris à conduire un 2RM. Elle montre qu'en général (75% de l'échantillon 2RM), les conducteurs de 2RM ont appris à conduire avant

¹⁹ puisque le permis AM est automatiquement obtenu lorsqu'on passe l'examen du permis B

²⁰ qui permet aux individus de conduire une motocyclette jusqu'à 125cc s'ils suivent 4 heures d'instruction de conduite obligatoire avec une motocyclette légère 2 ans après l'obtention de leur permis de conduire

l'âge de 22 ans (87% pour les *cyclomotoristes* (<50cc) et 70% pour les *motocyclistes* (>50cc)). Ce qui semble logique puisque le permis AM peut être obtenu plus tôt que le permis moto.

Il est important de noter que la question portait sur l'âge auquel on a appris à conduire un 2RM et non sur le type de véhicule spécifique (moto ou scooter). Les *motocyclistes* (>50cc) ont également la possibilité de commencer à conduire un scooter à un plus jeune âge, ce qui est également fait sur la base des âges observés, mais il semble tout de même que les *motocyclistes* (>50cc) attendent plus longtemps pour apprendre à conduire un 2RM.

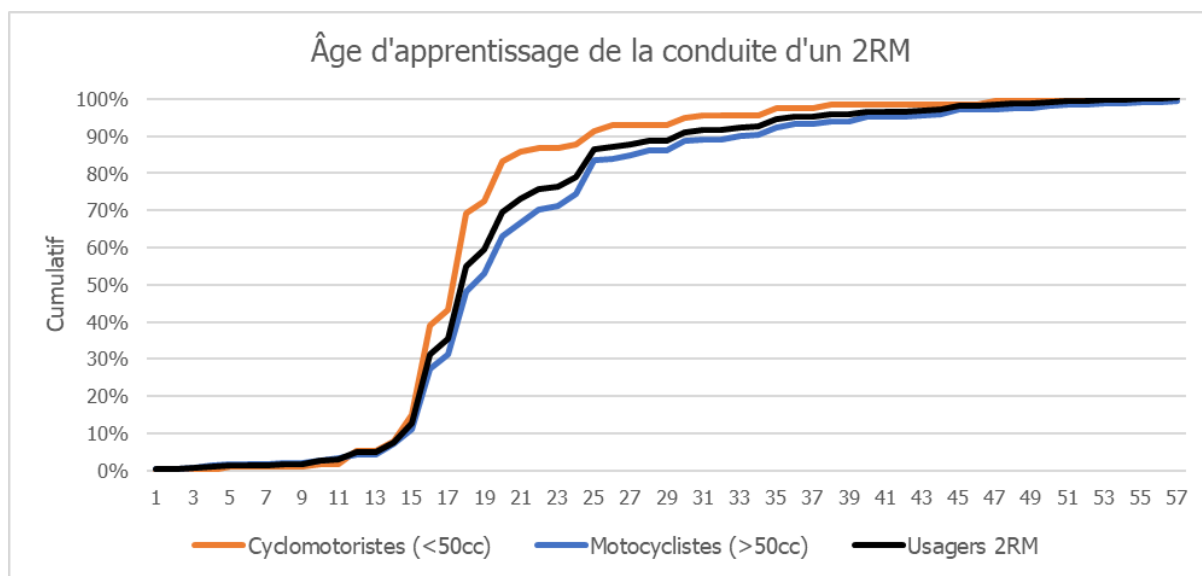


Figure 26: Âge d'apprentissage de la conduite d'un 2RM

Sur cet aspect, on constate une différence en genre (même si le nombre de femmes présentes dans l'échantillon était limité) : les femmes se mettent à la moto plus tardivement (âge moyen : 22 ans) que les hommes (âge moyen : 20 ans). Ce constat est particulièrement vrai pour les *motocyclistes* (>50cc) où l'âge moyen côté femmes était même de 24 ans contre 21 ans chez les hommes. En outre, les femmes cessent également de rouler à un âge plus précoce que les hommes.

L'origine géographique ne joue aucune incidence sur ces constats.

3.2.3 Interruptions de conduite

Ils arrivent que les conducteurs de 2RM arrêtent de rouler pendant un certain temps. Cette « pause » peut être de courte durée, mais peut aussi durer plusieurs années. A ce propos, 54% des conducteurs 2RM sondés déclarent avoir interrompu leur pratique du 2RM à un moment donné de leur vie et ce quels que soit le genre ou le type de 2RM utilisé.

Si l'on examine la durée de cette interruption, 60% de ces « pauses » dure entre 1 et 10 ans. Certains conducteurs s'arrêtent de rouler pendant des périodes encore plus longues, bien que cela concerne un plus petit nombre. En moyenne, l'interruption de conduite d'un conducteur 2RM est de 9 ans.

A nouveau, on constate une différence en genre sur cet aspect : les conductrices du 2RM s'arrêtent de conduire moins longtemps que les conducteurs de 2RM. Seul 15% des conductrices interrompent leur pratique au-delà de 10 ans, alors que ce chiffre est d'environ 35% pour les conducteurs de 2RM. 70% des conductrices 2RM qui interrompent leur carrière, le font pour une période maximale de 10 ans (68% pour les hommes) et 60% pour une période maximale de 5 ans (44% seulement pour les hommes). Ainsi, la période d'interruption moyenne des hommes est de 7 à 9 ans plus longue que celle des femmes.

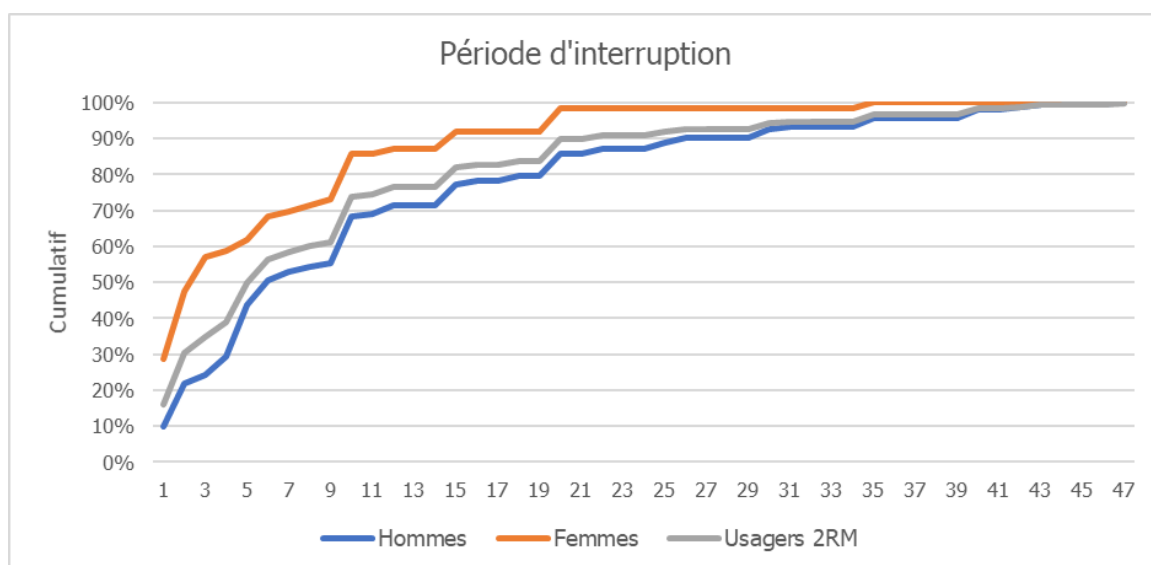


Figure 27: Durée de l'interruption de conduite pour les conducteurs 2RM

Au-delà de la durée de conduite, l'enquête s'interrogeait sur les motivations derrière ces « pauses ». Si la plupart des conducteurs 2RM cessent de conduire pour des *raisons familiales* (naissance d'un enfant, etc. – 30%) ou en raison d'un *changement dans leur vie* (nouvel emploi, etc.-34%), le rôle des *accidents* (12%) ou des *presqu'accidents* (6%), pour soi-même ou pour un proche, a aussi un rôle à jouer. D'autres raisons jouent également un rôle, bien que ces raisons n'aient pas toujours été données par les conducteurs. Il peut s'agir d'une perte d'intérêt, d'une utilisation plus fréquente de la voiture, du coût du véhicule, de problèmes de santé, etc.

A nouveau la question du genre a son importance sur cet aspect : les conductrices du 2RM sont plus susceptibles d'arrêter de conduire pour des *raisons familiales* que les conducteurs de 2RM. En revanche, les conducteurs masculins s'arrêtent plus souvent en raison d'un *accident* ou *presqu'accident* (pour eux-mêmes ou un proche), ou d'un *changement de vie*, que les conductrices.

Comparés aux *cyclomotoristes* (<50cc), les *motocyclistes* (>50cc) sont plus à même de s'arrêter à cause d'un *accident* ou d'un *presqu'accident*, ou pour des *raisons familiales*.

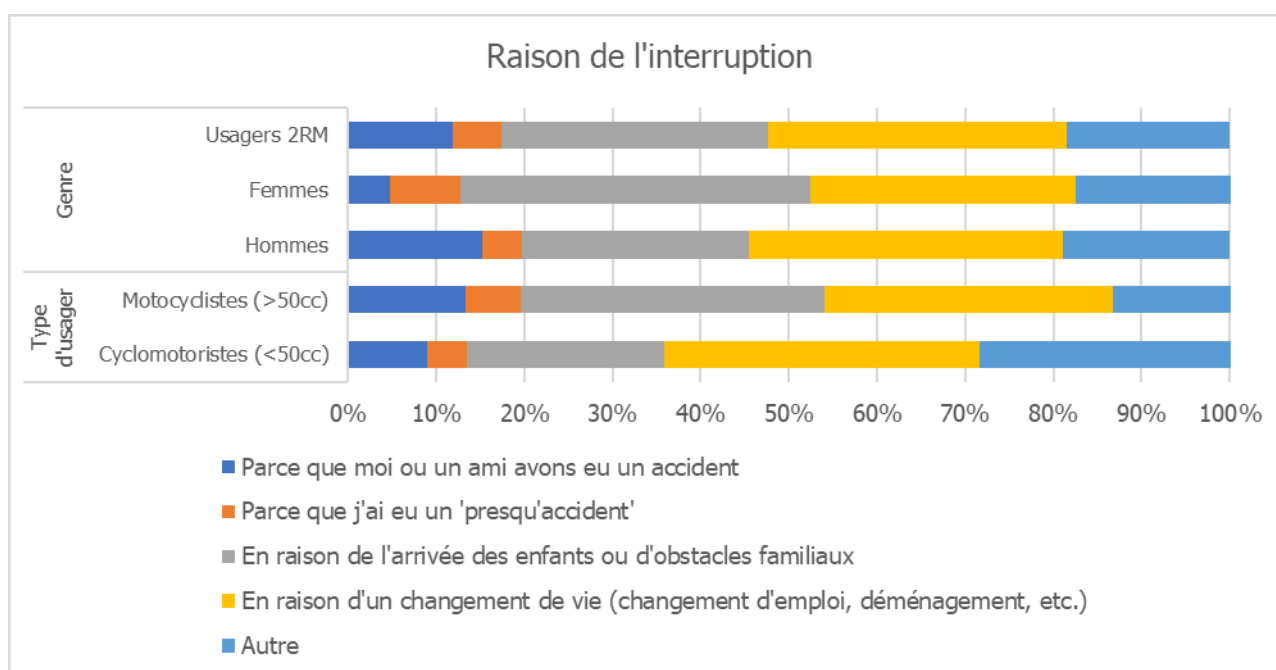


Figure 28: Raisons pour lesquelles les conducteurs de 2RM font une pause dans leur travail

3.2.4 Expérience de conduite en 2RM

L'« expérience de conduite » correspond au nombre d'années pendant lesquelles les personnes interrogées ont effectivement conduit un 2RM. Dans cette étude, deux méthodes de calcul ont été utilisées : l'expérience de conduite calculée à partir de *l'âge auquel le conducteur a appris à conduire* et l'expérience de conduite calculée en fonction de *l'année d'obtention du permis de conduire*, les « pauses » de conduite ayant été retirées de l'expérience totale de conduite de sorte que seul le nombre réel d'années de conduite soit pris en compte. Et, s'il y avait bien une différence entre le e calcul des deux types d' « expérience de conduite » (conséquence logique du fait qu'il est possible d'apprendre à conduire à un âge plus jeune que l'âge auquel on peut obtenir un permis de conduire), la même tendance a pu être observée quelle que soit les méthodes de calcul.

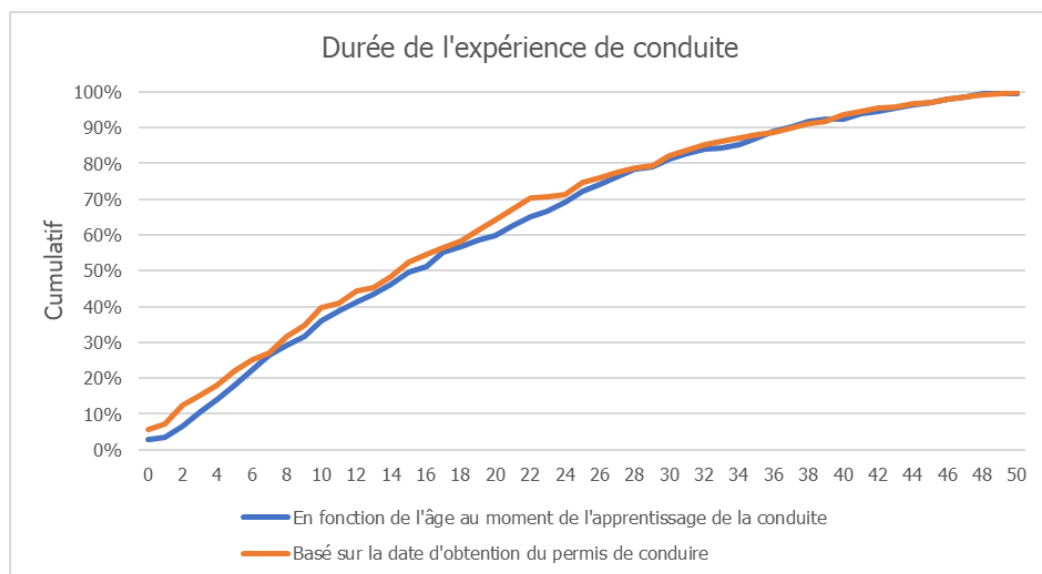


Figure 29: Expérience de conduite des conducteurs de 2RM

L'analyse montre qu'il existe une différence d'expérience de conduite entre *motocyclistes* (>50cc) et *cyclomotoristes* (<50cc), tant au niveau du nombre général d'années de conduite, que du nombre de conducteurs totalisant un grand nombre d'années d'expérience, ces derniers totalisant une expérience de conduite moindre que les *motocyclistes* (>50cc).

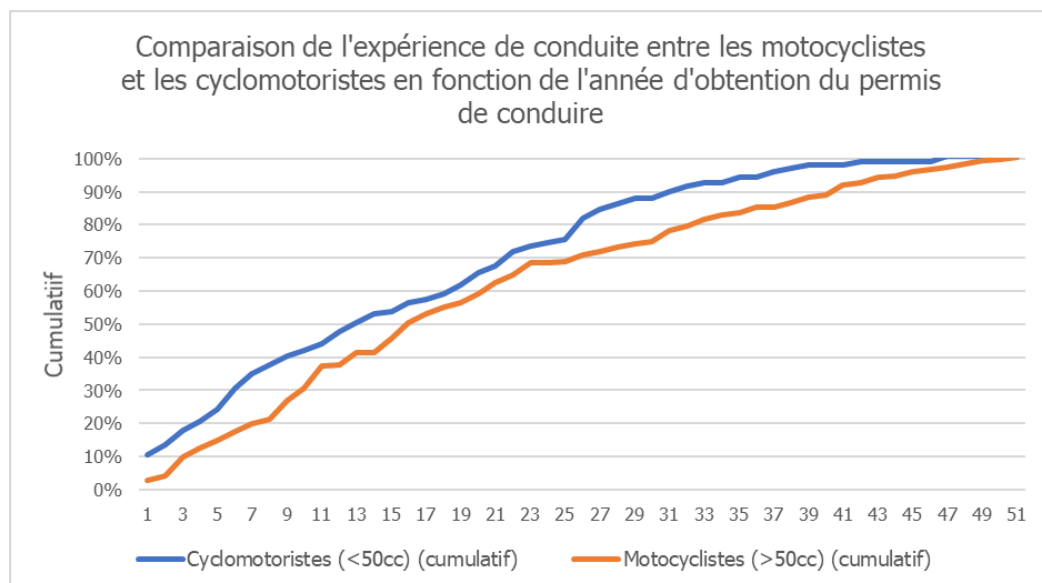


Figure 30: Différence d'expérience de conduite entre *motocyclistes* (>50cc) et *cyclomotoristes* (<50cc)

Cette différence d'expérience de conduite se retrouve entre hommes et femmes, ces dernières totalisant également moins d'expérience de conduite que les hommes. En moyenne, une conductrice 2RM a 7 à 9 ans d'expérience de conduite de moins qu'un conducteur 2RM. Étant donné que l'on a déjà constaté qu'en moyenne, les femmes ont une interruption de conduite plus courte que les hommes, mais que les femmes apprennent à conduire plus tard et arrêtent de conduire plus tôt que les hommes, on peut affirmer que la différence d'expérience de conduite est en grande partie due à cela.

3.2.5 Réussite à l'examen de conduite

Avant 1989, il était possible d'obtenir un permis de conduire 2RM toute cylindrée sans devoir passer un examen de conduite spécifique. Si un permis de conduire voiture avait été obtenu avant 1989, le permis de conduire complet A (moto toute cylindrée) s'obtenait automatiquement. Entre 1989 et 2011, seul le permis A1 (motocyclettes légères <11kW) pouvait être obtenu automatiquement lors de l'obtention d'un permis de conduire automobile. Après 2011, il a fallu également passer un examen de conduite pour obtenir un permis A (A1, A2, ou A). Une exception à la règle toutefois : le code 372, qui permet d'obtenir son permis A1 après avoir obtenu son permis B depuis 2 ans, et après 4 heures d'une formation pratique spécifique. Aucun examen n'est à passer. Ce code 372 n'est toutefois valable que sur le territoire belge.

Au vu de cette complexité législative, le questionnaire s'est donc focalisé sur le passage ou non d'un examen de conduite pour l'obtention du permis de conduire pour évaluer le degré de formation initiale des conducteurs de 2RM. Les *cyclomotoristes* (<50cc) n'ont pas été inclus ici car ce permis était souvent obtenu automatiquement lors de l'obtention de toute autre permis. Il y a bien des *cyclomotoristes* (<50cc) qui ont dû passer un examen spécifique pour la conduite d'un cyclomoteur (<50cc), mais on estime que la proportion de ces personnes est faible.

L'analyse montre que près de la moitié des *motocyclistes* (>50cc) (42,2%) n'ont pas dû passer d'examen pour pouvoir conduire une moto. Corrélé aux catégories d'âge, il apparaît que ce sont surtout les *motocyclistes* (>50cc) les plus âgés (55+) qui n'ont pas passé d'examen de conduite. Les données montrent toutefois que certains jeunes *motocyclistes* (>50cc) n'ont pas non plus eu besoin de passer d'examen de conduite pour obtenir un permis de conduire, en grande partie grâce au code 372.

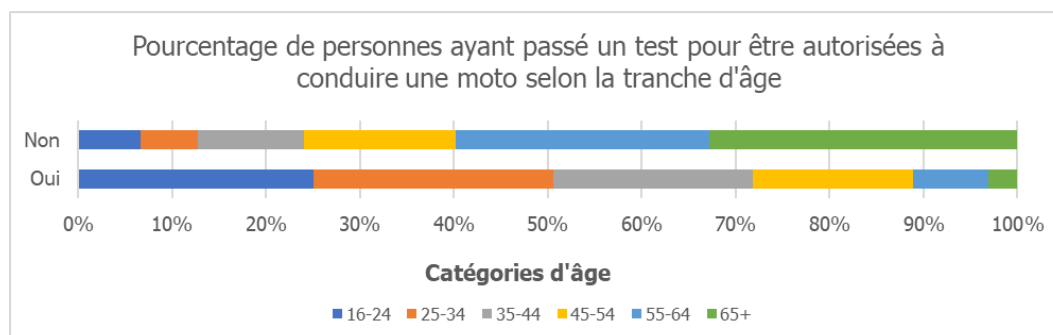


Figure 31: Catégories d'âge selon qu'un examen de conduite a été passé ou non

3.2.6 Formation post-permis et formations continues

Enfin, la formation post-permis a été examinée par l'enquête dans le cadre du permis de conduire et de l'expérience de conduite du conducteur de 2RM. Là encore, seuls les *motocyclistes* (>50cc) sont considérés, car la formation post-permis est principalement organisée pour les *motocyclistes* (>50cc) et s'applique moins aux *cyclomotoristes* (<50cc). Ces formations post-permis consistent en des cours complémentaires à ceux suivis pour l'obtention de l'examen de conduite. Durant ces cours, l'accent est principalement mis sur les compétences et les manœuvres d'ordre supérieur. Les résultats montrent que 48,30% des *motocyclistes* (>50cc) ont suivi une formation post-permis.

En ce qui concerne l'âge des *motocyclistes* (>50cc), il a été constaté que la plus jeune catégorie de *motocyclistes* (>50cc) (16-24 ans) et les catégories plus âgées de *motocyclistes* (>50cc) (55-64 ans et 65 ans et plus) n'ont pas suivi ces formations post-permis. Les catégories d'âge 35-44 et 45-54 ans ont souvent suivi une formation post-permis, mais c'est la catégorie d'âge 24-34 ans qui a suivi le plus de formation post-permis.

Il est à noter que les catégories plus âgées correspondent également au groupe de *motocyclistes (>50cc)* qui n'ont pas passé d'examen de conduite pour l'obtention de leur permis de conduire. Environ 2 *motocyclistes (>50cc)* sur 3 parmi ceux qui n'ont pas passé d'examen de conduite, n'ont pas non plus suivi de cours post-permis. Il est donc tout à fait possible que des *motocyclistes (>50cc)* décident de se mettre à la moto sans aucune expérience préalable ni aucune formation et ceci sans n'avoir passer aucun examen de conduite ou suivi aucune formation post-permis.

A l'inverse, on observe que parmi les *motocyclistes (>50cc)* qui ont dû passer le permis, 2 *motocyclistes (>50cc)* sur 3 ont suivi en plus un cours post-permis par la suite.

Pour la catégorie des 16-24 ans, le coût d'obtention du permis de conduire peut clairement faire partie des raisons pour lesquelles ils n'ont pas (encore) suivi de formation post-permis. Le manque d'expérience et/ou la surestimation de leurs propres compétences peut également être un facteur explicatif.

Aucune différence n'a été constatée en fonction du genre.

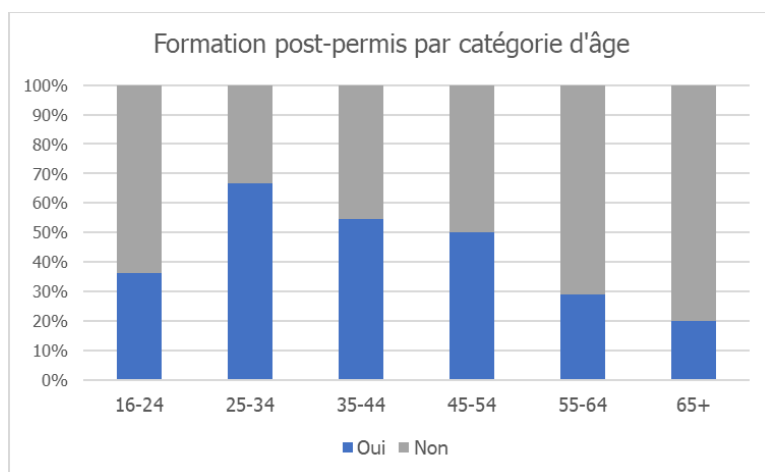


Figure 32: Groupes d'âge ayant suivi une formation post-permis au permis de conduire

Corrélé aux données sur les revenus, il a été constaté que le nombre de *motocyclistes (>50cc)* effectuant une formation post-permis augmentait avec les revenus. Les *motocyclistes (>50cc)* ayant des revenus inférieurs étaient moins susceptibles de suivre une formation post-permis, ce qui est le notamment de la catégorie d'âge la plus jeune (16-24) d'autant plus considérant le coût élevé du permis.

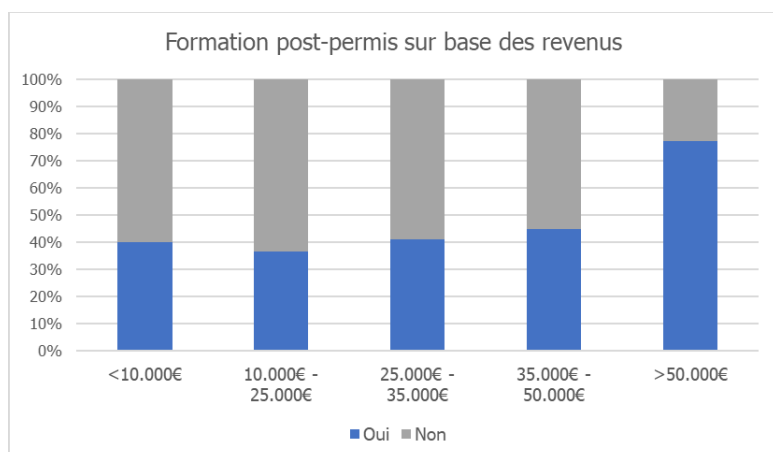


Figure 33: Formation post-permis au permis de conduire selon les revenus du répondant

Il a également été constaté que les conducteurs 2RM de Bruxelles suivent plus souvent un cours post-permis (71,9%) que ceux de Flandre (44,6%) et de Wallonie (44,9%).

Enfin, les *motocyclistes (>50cc)* ayant moins d'expérience de conduite suivent plus souvent un cours post-permis que les *motocyclistes (>50cc)* ayant plus d'expérience de conduite.

3.3 Sources informatives

Il existe de nombreux moyens pour les conducteurs de 2RM de recueillir des informations sur la sécurité, la technologie, leur véhicule, etc. Le questionnaire identifie plusieurs sources d'information possibles. Connaître les canaux de communication les plus efficaces selon les profils permet de mieux cibler les campagnes de sensibilisation.

Dans l'ensemble, il apparaît que de nombreux conducteurs de 2RM recueillent des informations par le biais des *médias généraux* (télévision, journaux, radio, etc.). En outre, les *concessionnaires de motos*, les *sites Internet* consacrés aux motos, les *magazines* et les *campagnes* sur les motos sont souvent cités comme sources d'information.

La source d'information la moins courante indiquée par les usagers 2RM est les *cours de formation post-permis* et les *écoles de formation à la conduite (permis)*.

Les autres sources d'information courantes sont les *chaînes YouTube*, les *groupes Facebook* et les *organisations spécifiques* ou *l'entourage* (amis, famille, collègues, etc.). Au total, 15,8% des conducteurs 2RM indiquent qu'ils n'ont pas de source d'information spécifique ou qu'ils ne sont pas intéressés par des informations sur la conduite et la sécurité.

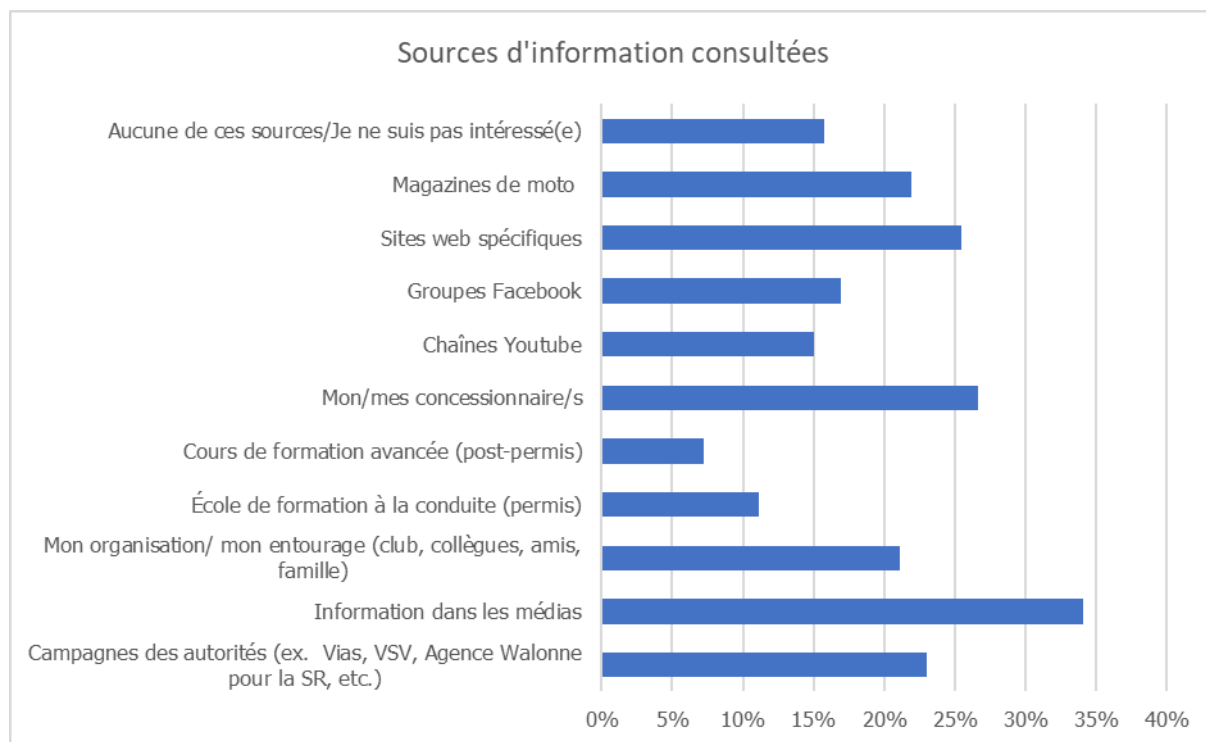


Figure 34: Popularité des sources informatives des conducteurs de 2RMs

On constate quelques différences liées au genre, les conducteurs masculins étant plus susceptibles de s'informer auprès des concessionnaires et dans les magazines que les conductrices. Les conductrices s'informent plus souvent auprès des *auto-moto écoles*. Aucune différence n'a pu être constatée pour les autres sources d'information.

En outre, le processus de collecte d'information diffère entre les *motocyclistes (>50cc)* et les *cyclomotoristes (<50cc)*, les *motocyclistes (>50cc)* obtenant plus souvent de l'information auprès des concessionnaires et des magazines, tandis que les *cyclomotoristes (<50cc)* sont plus susceptibles d'obtenir cette information par l'intermédiaire des *auto-moto écoles*.

Selon le lieu de résidence des conducteurs de 2RM, aucune différence n'a pu être trouvée, mais il y avait une forte différence selon la *langue maternelle parlée*. Cela s'explique par le fait que le langage de communication et les préférences de communication peuvent différer fortement sur la base de la langue parlée. Les conducteurs de 2RM francophones semblent s'informer plus souvent auprès des

organisations (ou de leur *entourage*) et des *magazines* que les conducteurs de 2RM néerlandophones. En revanche, les conducteurs néerlandophones ont plus souvent indiqué qu'ils ne s'informaient *d'aucune manière* ou qu'ils n'étaient *pas intéressés*, comparé aux conducteurs francophones. Les conducteurs de 2RM francophones pourraient donc être qualifiés de mieux informés, puisqu'ils ont moins souvent indiqué qu'ils ne s'étaient pas renseignés.

Par ailleurs, en ce qui concerne le *niveau d'éducation* des conducteurs de 2RM, il a pu être établi que les sources d'information consultées diffèrent. Les conducteurs de 2RM ayant un niveau d'éducation plus élevé ont tendance à consulter davantage de sources d'information, telles que les *auto-écoles*, *YouTube*, *Facebook* et les *sites Web* spécifiques aux motos, que les conducteurs ayant un niveau d'éducation plus faible. Les conducteurs de 2RM ayant un niveau d'éducation moins élevé sont plus susceptibles d'indiquer qu'ils ne sont pas intéressés par les informations sur le motocyclisme et la sécurité.

Croisé avec l'âge des conducteurs de 2RM, on constate que les plus jeunes sont plus susceptibles d'obtenir des informations auprès des *auto-moto écoles*, des *formations post-permis*, de *YouTube* et de *Facebook*. Les conducteurs de 2RM plus âgés sont davantage susceptibles de se tourner vers les *magazines* et les *concessionnaires de motos*. Pour les autres sources d'information, aucune différence n'a été observée et la même popularité est constatée.

Afin d'avoir un aperçu des différentes sources d'information spécifiques aux conducteurs de 2RM, il leur a été demandé de spécifier certains canaux d'information par leur nom. Le tableau ci-dessous donne un aperçu de ces différentes sources.

Tableau 3 Liste des sources informatives des conducteurs 2RM

Concessionnaires	Assurances	Clubs moto
Google	Folder verzekeraar	MTRiders
Formations 2RM	Axa.be	Hells Angels
MC Rider	Magazines (papier/en ligne)	Motorforum.nl
Motorrijdenexpert.nl	MotoPlus	Daxboards (Forum)
Motortraining.be	Auto-moto	Vespa forum
Autorités publiques	Motorrijder	Courses moto
<i>Touring</i>	Motomag.com	Fan Clubs
Vias	Motoren & Toerisme	MotoGP
VAB	H.O.G.	
VSV	Motor.nl	Média sociaux
securite-routiere.gouv.fr	Moto Magazine	Chaines YouTube
wegcode.be	Motormagazine	Motocamel
Organisations / Media	Moto et motards	Moto Mike
Motorcycle Action Group	Moto80	WALTERRIFIC
VRT Nieuws	Moniteur automobile	MOTO Stars
Le Soir	Honda Magazine	100% motos
Test aankoop	Koopjesgids	DanDanTheFireMan
HLN	Site web moto	Lord Puma
Bright	Autolive.be	Cap moto
Magasins physiques	TagMag	KIRICROSS
2Wheels	lerepairedesmotards.com	Lerequin92
Huis Lippens	Highside-Moto.com	Everz
RAD	Motor & Co	RideMyDream
Magasins en ligne	Motornieuws.be	
Access-k	moto.be	Pages/groupes Facebook
Motocard	moto-station	Motards de Belgique
French Monkeys	motobalade.be	Motards et Motards de België
Motopro.com	Motortrend	Motorrijders voor Motorrijders
xlmoto.be	Backpackermoto	Le coin de motards
Bikersdesign.be	Redneck Engineering	
Motoblouz.com		Instagram

3.4 Caractéristiques des véhicules

3.4.1 Types de 2RM

Les données analysées montrent que : les "cyclomoteurs <50cc" et les "scooters >50cc" sont les véhicules les plus demandés. Les "motos standard/ sans carénage", Sportives et Customisées/café racer" constituent les catégories populaires avant les motos de Trail/Adventure et les Touring (tourisme). Les catégories de motos Trial/Enduro et électriques constituent les catégories les moins fréquentes. A noter que les motos électriques, très peu utilisées, n'ont pas été prise en compte dans l'interprétation des différences éventuelles.

Des différences hommes/femmes sont constatées : les cyclomoteurs <50cc et les motos standards/sans carénages/carénées sont nettement plus populaires chez les femmes que chez les hommes. Les hommes sont plus attirés par les motos Sportives, Touring (de tourisme) et Trail/Adventure.

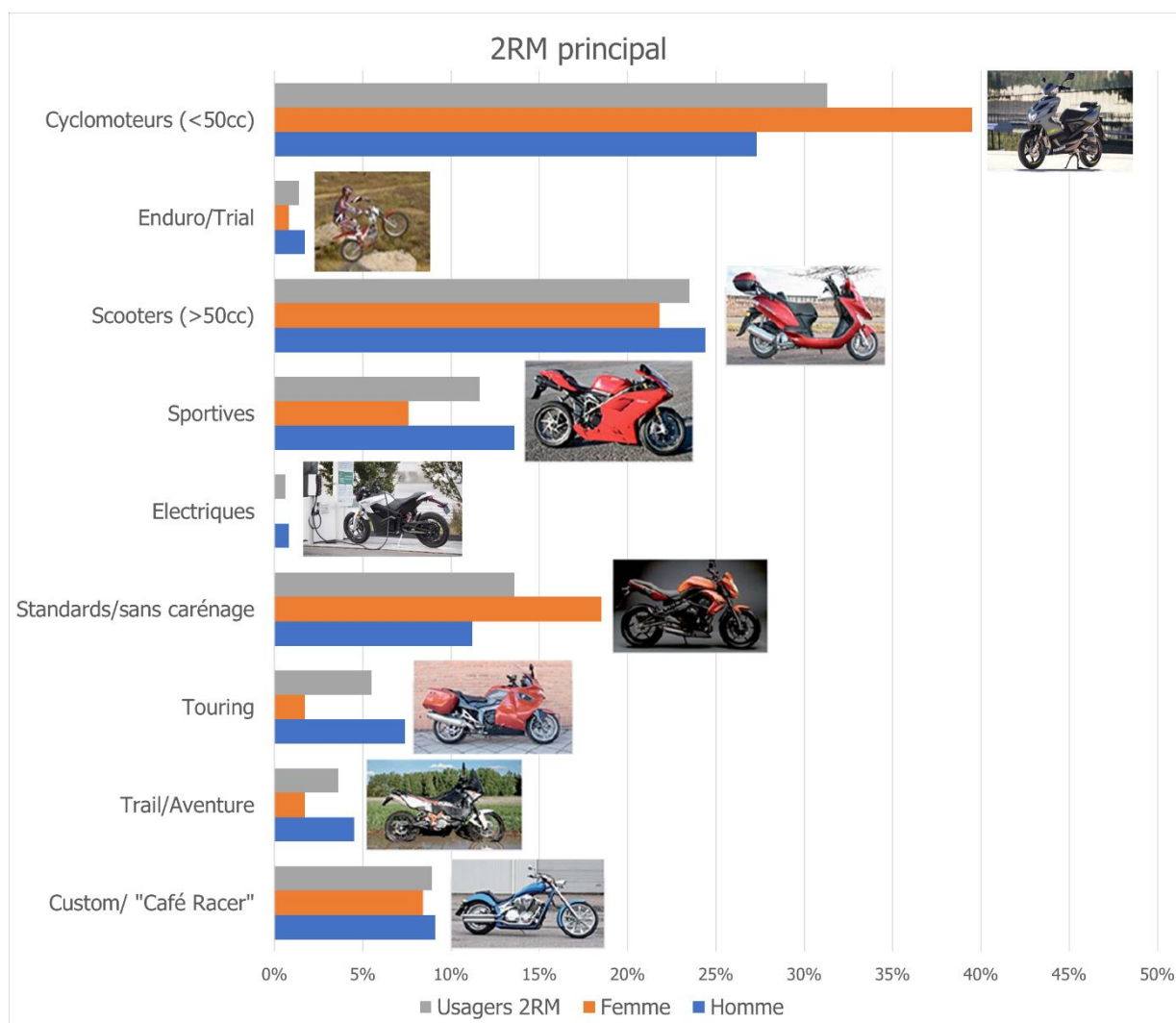


Figure 35: Type de véhicule le plus utilisé par les conducteurs de 2RM

Aucune différence géographique n'a été constatée dans les résultats contrairement à l'**activité principale** du conducteur de 2RM qui a une influence sur le type de 2RM choisi. Ainsi, les *étudiants* et les *sans activité professionnelle* sont nettement plus susceptibles de choisir des cyclomoteurs que les autres types d'activité professionnelle. Les *chercheurs d'emploi* semblent, quant à eux, être plus attirés par les cyclomoteurs (<50cc) et les scooters (>50cc), comme les *retraités*, mais également les Customisées/Café Racers.

Salariés et indépendants n'ont pas de préférence prononcée pour un certain type de véhicule, contrairement aux *responsables d'entreprises* qui, outre les *cyclomoteurs <50cc* et les *scooters >50cc*, préfèrent nettement les *motos Sportives*.

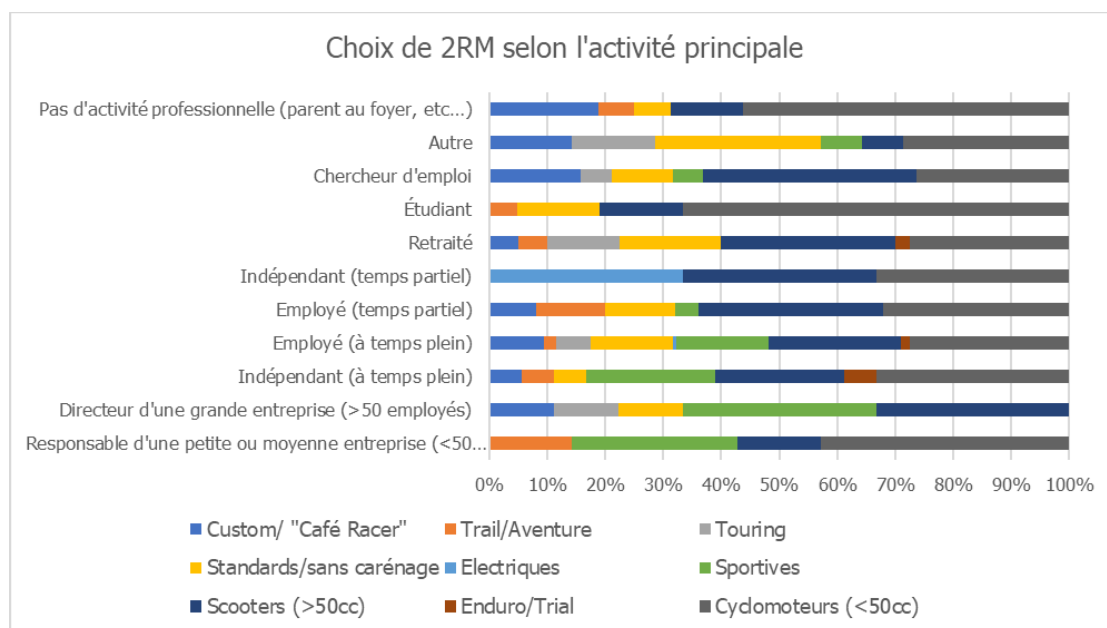


Figure 36: Type de véhicule principal choisi selon l'activité principal

L'âge semble également jouer un rôle dans le choix du type de 2RM. Les motos *Customisées/café racer*, et surtout les motos *Touring*, sont plus souvent utilisées par des conducteurs de 2RM *plus âgés* que dans les autres catégories. En revanche, les *scooters (>50cc)* et les *cyclomoteurs (<50cc)* et surtout les *motos Sportives* sont plus souvent choisis par les jeunes.

Il semble que le confort de la moto puisse expliquer cet âge plus élevé, puisque les motos *Touring* (de tourisme) sont très confortables et ont donc également un âge plus élevé. Les motos *Sportives*, en revanche, sont souvent inconfortables, ce qui peut également expliquer l'âge inférieur. Les motos *Customisées* et les *Café Racers* sont également moins confortables, mais leur âge est également plus élevé. Cela est peut-être dû à l'aspect vintage de ces motos. Les *cyclomoteurs <50cc* sont conduits par des conducteurs plus jeunes. Cela peut s'expliquer par le fait que cette catégorie était populaire parmi les *étudiants*, mais aussi par la possibilité que les conducteurs de 2RM n'aient pas encore l'âge d'obtenir un permis moto. La faiblesse des revenus peut également jouer un rôle, car on a constaté que les cyclomoteurs étaient plus souvent utilisés que les motos dans les catégories de revenus les plus faibles, et les jeunes conducteurs sont souvent présents dans ces catégories.

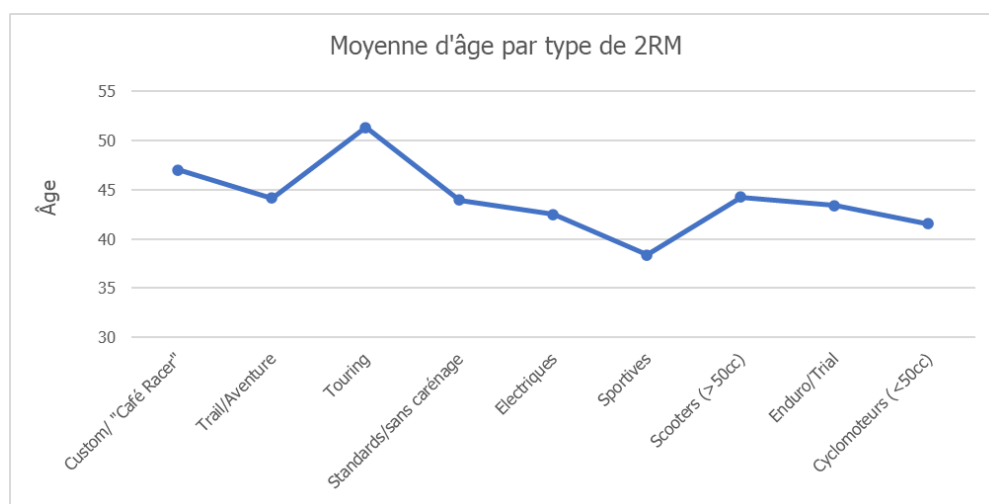


Figure 37: Âge moyen du conducteur de 2RM selon le type de de 2RM utilisé

Lorsque l'on compare la possession du 2RM aux catégories d'âge, il s'avère que les *cyclomoteurs* (<50cc) et les *scooters* (>50cc) sont clairement les plus utilisés par la catégorie d'âge la plus jeune (16-24) et la plus élevée (65+). Les motos *standards/sans carénage* sont également populaires chez les +65. Le goût pour les *motos Customisées/Café Racers* augmente avec l'âge à partir 25 et jusqu'à 64ans à l'opposé des *motos Sportives*. Les motos *standards/sans carénage* et les *Sportives* sont plus populaires dans les catégories d'âge 25-34 ans et 35-44 ans, confirmant l'hypothèse selon laquelle le confort joue un rôle selon l'âge, mais que pour les catégories d'âge les plus jeunes, le budget, corrélé à l'activité principale (étudiant) joueraient un rôle.

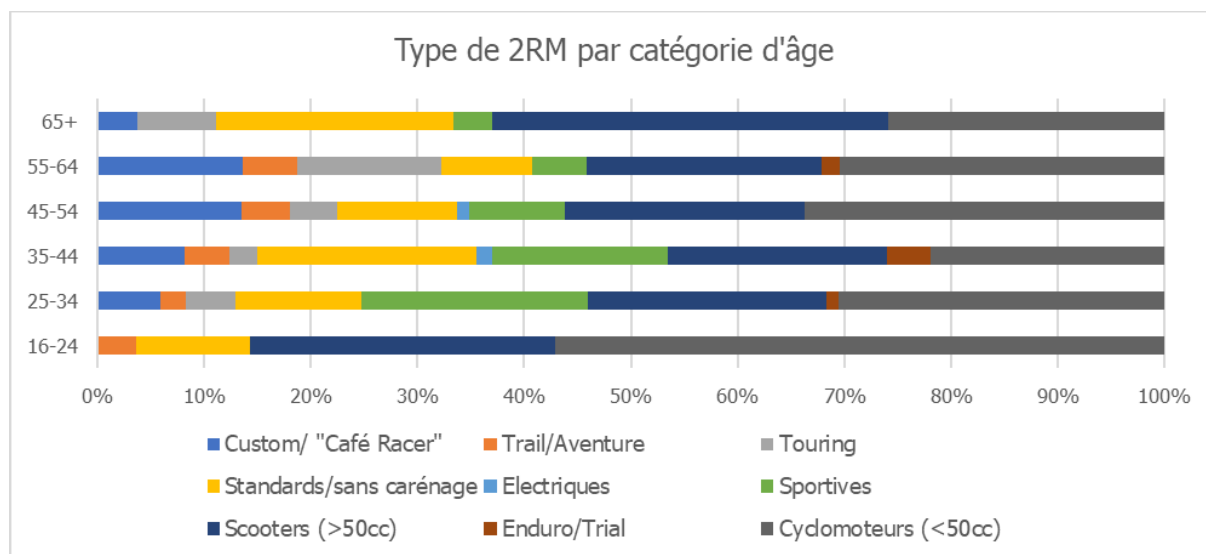


Figure 38: Type de 2RM possédé en fonction de l'âge du usager

Enfin, l'**expérience de conduite** joue également un rôle. Ainsi les motos *Touring* (tourisme) se retrouvent davantage entre les mains de conducteurs ayant une *plus grande expérience* de la conduite (28 années d'expérience moyenne) tandis que les motos *Sportives* et les *cyclomoteurs* (<50cc) sont plus susceptibles d'être conduits par des conducteurs *moins expérimentés* (15 années d'expérience ne moyenne). Cette différence d'expérience de conduite peut s'expliquer par l'âge des conducteurs de ces types de 2RM : l'âge des conducteurs de motos *Sportives* et de *scooters* (>50cc) étant plus bas, le niveau d'expérience de conduite est également plus faible. Il en va de même pour les motos *Touring* (tourisme) choisies par des conducteurs plus âgés donc a priori plus expérimentés.

3.4.2 Equipement d'origine installé sur le 2RM

Nous avons souhaité savoir quels étaient les équipements d'origine sur les 2RMs identifiés.

Si certains systèmes ou équipements technologiques comme l'*ABS* se retrouvent souvent présent sur les 2RMs (obligation européenne sur les nouvelles motos >125cc depuis 2012), les autres *indicateurs de position de vitesse, voyants lumineux, phares antibrouillard, phares adaptatifs, feux de circulation diurnes, régulateur de vitesse, systèmes antivol embarqués* et *systèmes de navigation* sont des accessoires populaires.

Quant à l'équipement physique, les *systèmes de bagagerie* et les *suspensions réglables* sont populaires.

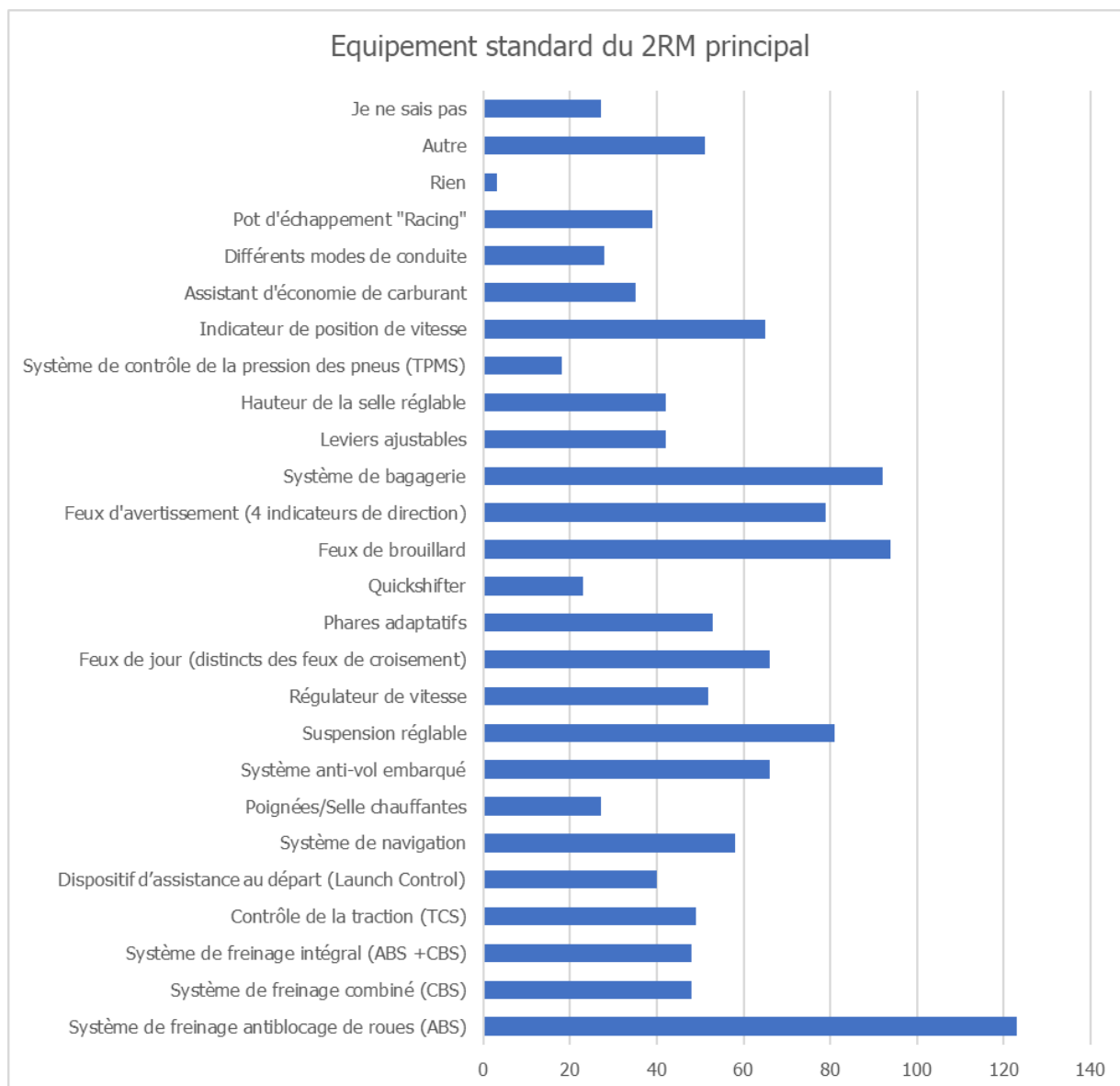


Figure 39: Equipement d'usine avec lequel le 2RM a été livré

Des différences ont également été observées en fonction du **genre**. Les hommes choisissent plus souvent que les femmes les *feux de jour* (20,7 % contre 13,4 %) et les *échappements Racing* (12,8 % contre 6,7 %), tandis que les femmes semblent choisir plus souvent les *systèmes de freinage combinés* (17,6 % contre 11,2 %). Pour les autres systèmes, aucune différence n'a pu être trouvée entre les hommes et les femmes.

Enfin, certaines différences ont pu être identifiées en fonction de l'**âge** du conducteur du 2RM concernant l'équipement installé d'usine. Il a été constaté que les conducteurs plus âgés préfèrent les *systèmes de bagages* et les *feux d'avertissement*, tandis que les jeunes conducteurs choisissent plus souvent le *contrôle de traction* (TCS), le *contrôle au démarrage* (launch control), les *phares adaptatifs* et les *phares antibrouillard*. Ainsi, il apparaît que les conducteurs de 2RM plus âgés sont davantage susceptibles de choisir des équipements pratiques par rapport aux conducteurs plus jeunes.

A noter que les *échappements Racing* installés d'usine représentent 10,8% de l'échantillon 2RM total et jusqu'à 13,7% des *motocycles* (>50cc). On constate dans l'enquête que ce sont principalement les *motos Sportives* (31%), les *Trial/Enduro* (20%) et les *standard/sans carénage* (18,4%) qui roulent avec des pots de compétition sur la voie publique.

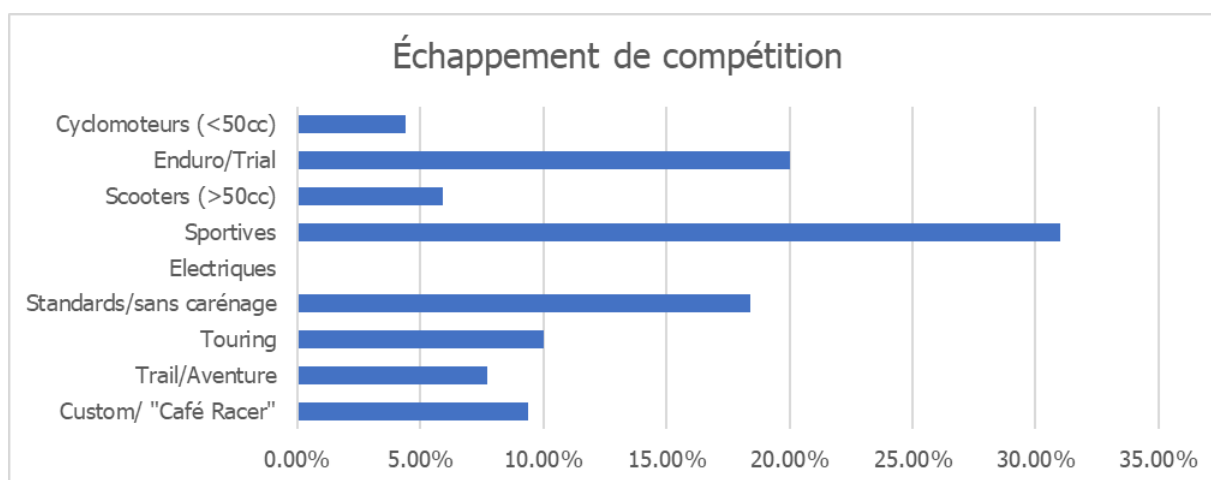


Figure 40 Proportion d'échappement de compétition installé d'usine par type de 2RM

3.4.3 Modifications apportées au 2RM principal

En plus de l'équipement d'usine, il est également possible d'effectuer des réglages/modifications sur le 2RM par le conducteur lui-même, ou éventuellement par le concessionnaire de 2RM. Appelée installation après-vente, ce type d'adaptations permet aux conducteurs d'adapter leur véhicule à leurs propres besoins (taille, position, siège passager, etc...). Le questionnaire a également tenté d'y voir plus clair.

Les résultats montrent que le nombre de modifications après commercialisation reste faible. Parmi les conducteurs de 2RM, 13,2% ont indiqué qu'ils avaient effectué une forme ou autre de modification après-vente. Les résultats montrent également qu'il n'y a pas de différence entre *motocyclistes* (>50cc) et *cyclomotoristes* (<50cc). Il convient toutefois de noter que les *motocyclistes* (>50cc) modifient souvent plusieurs éléments alors que les *cyclomotoristes* (<50cc) n'en modifient généralement qu'un.

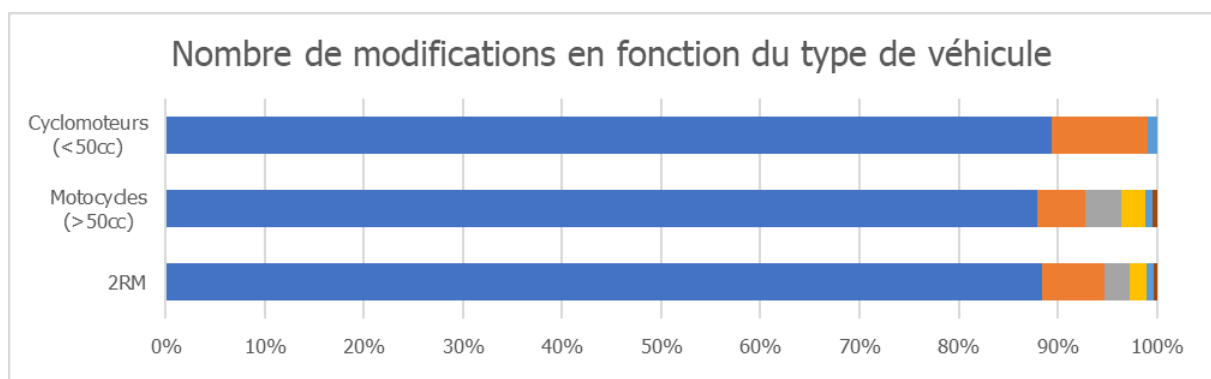


Figure 41: Nombre de modifications après-vente apportées au 2RM

Parmi les modifications apportées après-vente, on retrouve: les *échappements de seconde monte*, les *systèmes de bagagerie*, les *roues*, une *nouvelle peinture*, l'*éclairage*, le système de *navigation*, la *protection contre les chutes*, la *selle*, la *fourche avant* ou la *suspension*, et les *accessoires* (rétroviseurs, ailes, etc.). Toutefois, sur la base de cette liste, il n'est pas possible de déterminer quelles sont les modifications après-vente les plus populaires. Une analyse détaillée n'a pu être faite en raison du nombre limité de données et des réponses ouvertes variées. Une étude spécifique sur les véhicules devrait être mise en place pour creuser ces questions.

3.5 Mobilité et habitudes de conduite

3.5.1 Le 2RM en tant que mode de transport

En ce qui concerne la mobilité et les habitudes de conduite, il s'agissait tout d'abord de donner un aperçu général de l'usage du 2RM comparé aux autres modes de transport. Un premier aperçu général pour cinq moyens de transport (voiture, 2RM, transports publics, vélo et marche) est donné par la figure ci-dessous.

Elle montre que, sans distinction de genre, la voiture reste le moyen de transport principal (soit 54,9% des déplacements) des conducteurs de 2RM. Le 2RM est utilisé le plus souvent après la voiture, mais son utilisation est sensiblement plus faible.

Certains utilisent exclusivement la moto pour leurs déplacements, mais cela reste des cas isolés. Globalement, le 2RM est utilisé pour un cinquième des déplacements (21,2%) et l'utilisation d'alternatives comme le vélo (8%), la marche (10,3%) et les transports publics (5,7%) reste très limitée.

Aucune différence n'a été constatée entre les *motocyclistes* (>50cc) et les *cyclomotoristes* (<50cc) concernant les taux d'usage, pas plus qu'il n'a pas pu être constaté de différence concernant l'usage avec ou sans formation post-permis.

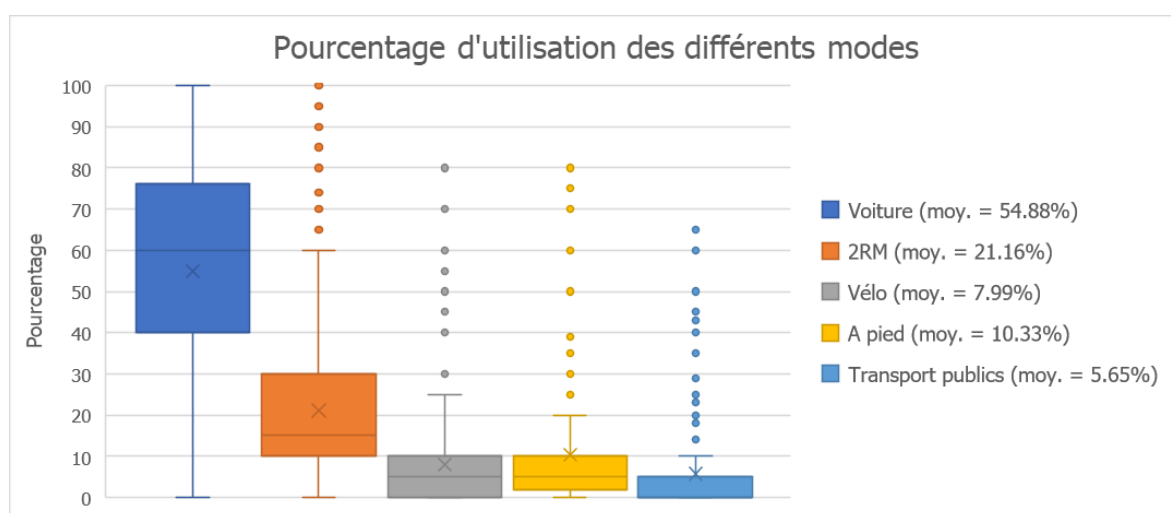


Figure 42: Utilisation de différents moyens de transport par les conducteurs 2RM

Il a cependant été noté que les conducteurs qui n'avaient pas passé d'examen de conduite pour l'obtention de leur permis étaient moins susceptibles d'utiliser le 2RM comme moyen de transport. Ce facteur étant lié à l'âge (il n'était possible d'obtenir un permis A avec un permis de conduire voiture que jusqu'en 1988 inclus et seulement un permis A1 avec un permis de conduire voiture jusqu'en 2011), on peut donc en conclure que les jeunes conducteurs utilisent plus souvent leur 2RM comme moyen de transport alternatif à la voiture, ce que confirme la corrélation avec l'âge. Il a par ailleurs également été constaté que les conducteurs ayant fait une pause à un moment donné, utilisent moins souvent le 2RM comme moyen de transport (17,4 % des déplacements contre 24,5 % pour les autres conducteurs de 2RM).

Aucune différence significative à noter côté géographique, activité principale, niveaux de revenus ou type de véhicule. Aucun de ces aspects n'influe sur l'utilisation plus fréquente ou non du 2RM comme moyen de transport.

3.5.2 Kilomètres parcourus

Comparés aux voitures, les 2RMs parcourent de moins longues distances sur base annuelle. Comme déjà établi, les 2RMs sont également utilisés moins fréquemment que les voitures, ce qui explique en grande partie que les distances parcourues soient plus courtes. Certains conducteurs utilisent le 2RM

pour couvrir de longues distances, mais ces extrêmes utilisent également beaucoup plus souvent le 2RM comme alternative de mobilité à la voiture. Globalement, on a pu établir que les conducteurs qui parcourent plus de kilomètres avec leur 2RM parcourent également plus de kilomètres avec leur voiture.

Il a également été constaté que les *motocyclistes* (>50cc) voyageaient annuellement plus loin en voiture et en 2RM que les *cyclomotoristes* (<50cc). Puisqu'il n'y a pas de différence entre les *motocyclistes* (>50cc) et les *cyclomotoristes* (<50cc) dans l'utilisation d'un 2RM comme moyen de transport, on peut conclure que les *motocyclistes* (>50cc) couvrent de plus grandes distances en effectuant des trajets plus longs que les *cyclomotoristes* (<50cc), qui couvrent moins de distances en effectuant principalement des trajets plus courts.

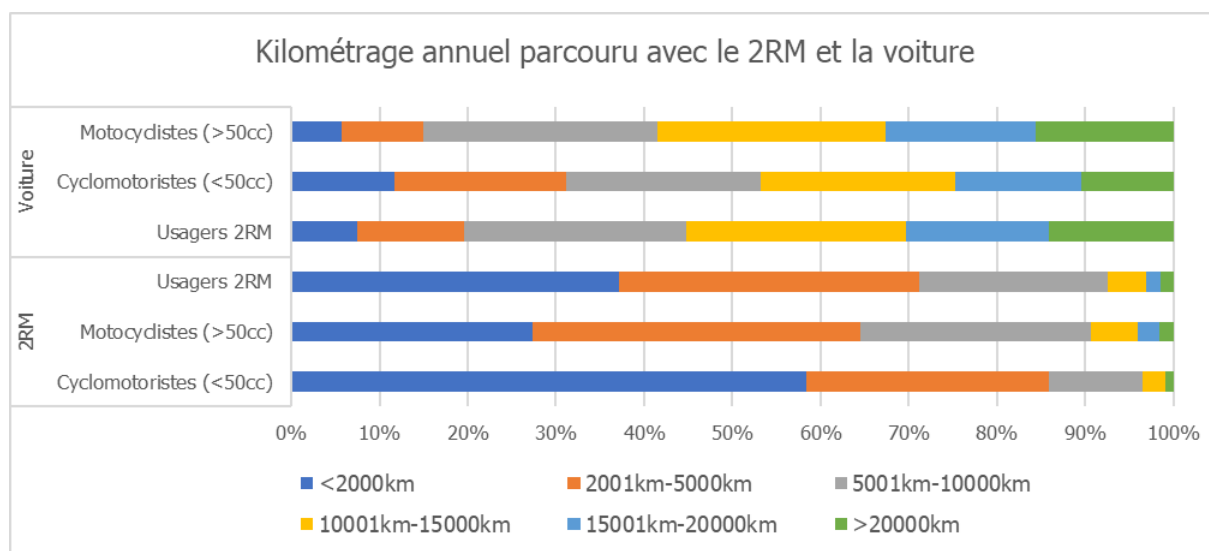


Figure 43: kilomètres annuels parcourus en voiture et en 2RM

Les conductrices parcourent des distances annuelles plus courtes que les conducteurs (52,1% des femmes conduisent moins de 2 000 km par an, contre 29,8% des hommes). Cette différence pourrait s'expliquer par le fait que les conductrices effectuent des trajets plus courts que les hommes, puisqu'il a déjà été établi parallèlement que le genre n'a aucune influence sur la taux d'utilisation du 2RM.

De même les conducteurs qui ont passé l'examen du permis de conduire parcourent chaque année de plus grandes distances avec leur 2RM que les conducteurs qui n'ont pas passé d'examen. Comme il a déjà été établi qu'ils utilisent également plus souvent le 2RM comme moyen de transport (et pas seulement pour des trajets plus long), cela peut expliquer le plus grand nombre de kilomètres parcourus.

Il a également été constaté que les conducteurs qui ont fait une pose parcourent moins de kilomètres sur base annuelle avec leur 2RM que les conducteurs qui n'ont pas fait d'interruption.

Aucune différence n'a été constatée pour le suivi d'une formation post-permis .

Si aucune différence n'a pu être mise en évidence entre les régions, on a pu observer que les conducteurs vivant à Bruxelles, à Namur, dans la province du Luxembourg et dans le Brabant flamand parcourent le plus grand nombre de kilomètres. La Flandre orientale totalise le moins grand nombre de kilomètres et pour les autres provinces, les distances sont similaires. Cette différence est exclusivement due à la distance des trajets, puisqu'il a déjà été relevé qu'il n'y avait pas de différence entre régions et provinces par rapport à la fréquence d'utilisation du 2RM.

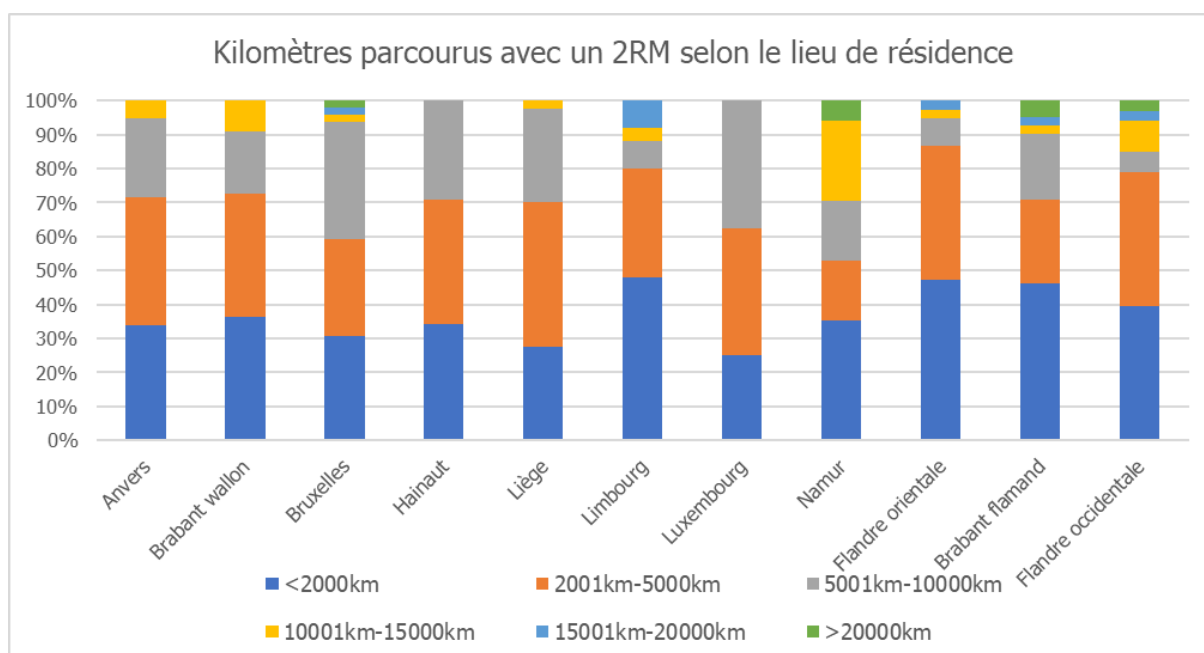


Figure 44: Kilomètres annuels parcourus avec un 2RM selon le lieu de résidence des conducteurs

Assez logiquement, on constate que les 2RMs moins confortables (cyclomoteurs, *Trial/Enduro*, standard/*sans carénage*, *Customisées/café racer*) parcourent moins de kilomètres annuellement, contrairement aux 2RMs plus confortables (*Touring*, *Trail/Adventure*) qui parcourent de plus grandes distances, à l'exception des motos *Sportives*, plus fatigantes, mais qui couvrent également de longues distances, ou du scooter (>50cc) qui couvre peu de distance tout en étant pourtant confortable. A nouveau cette différence est due uniquement à la longueur des trajets et non à la fréquence d'utilisation comme expliqué plus tôt.

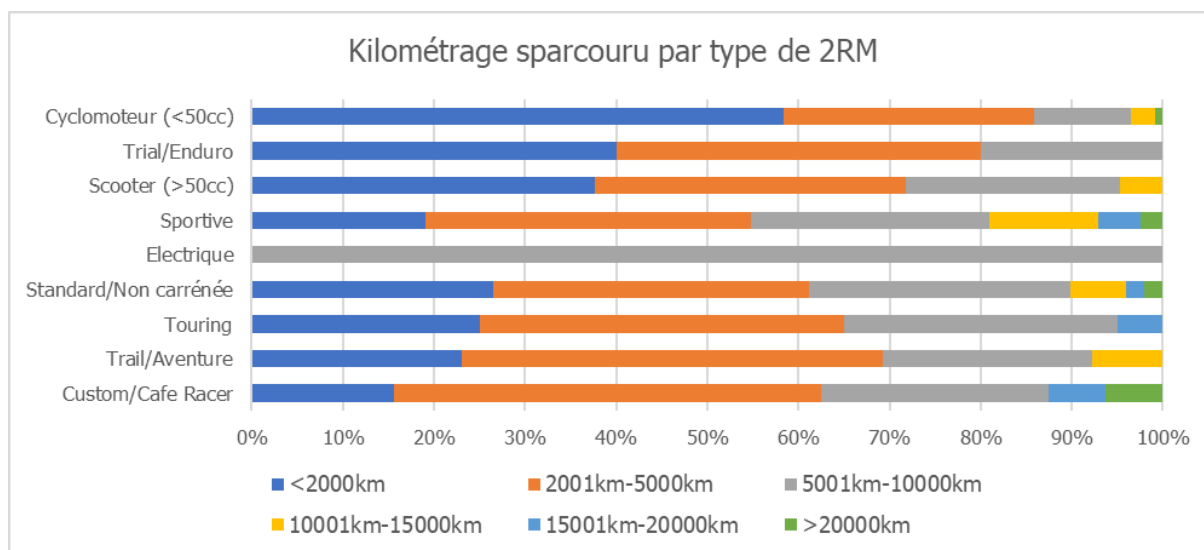


Figure 45: Nombre de kilomètres annuels parcourus en fonction du type de 2RM

Il est par ailleurs établi que les conducteurs **actifs** (ayant une profession) parcourent plus de kilomètres que les *chercheurs d'emploi*, les *étudiants*, les conducteurs sans activité professionnelle et les conducteurs *retraités*. *Directeurs de petites ou grandes entreprises* et *employés*, en particulier, parcourent les plus grandes distances annuelles.

Il peut également être établi que le nombre de kilomètres parcourus augmente à mesure que les **revenus** du conducteur augmentent.

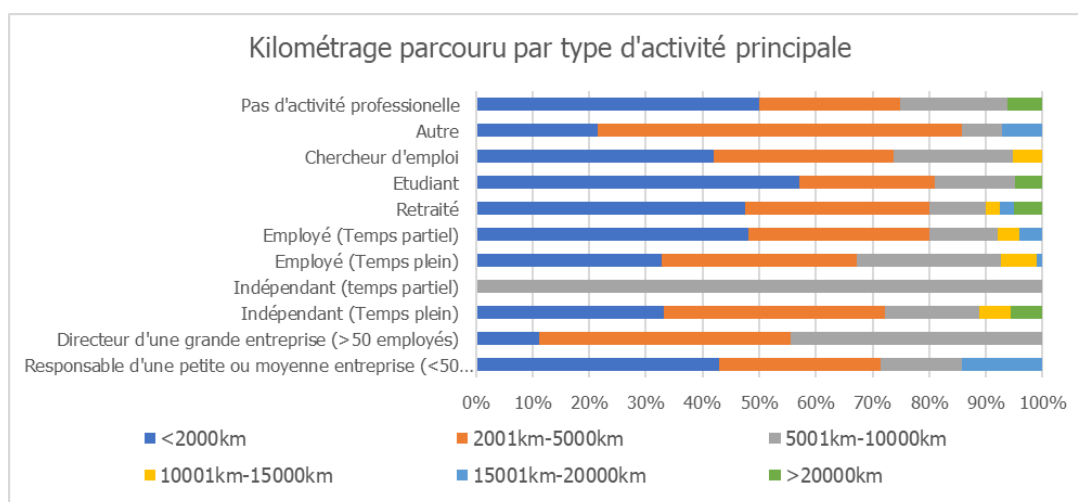


Figure 46: kilomètres annuels parcourus en fonction de l'activité principale du conducteur

Enfin, il a pu être établi que **l'âge** et **l'expérience** de conduite n'influencent pas les kilomètres annuels parcourus, malgré le fait que les conducteurs de 2RM plus âgés utilisent moins souvent leur 2RM. Ces derniers effectuent principalement de longs trajets alors que les conducteurs plus jeunes effectuent plus de trajets, mais plus courts.

3.5.3 Période d'utilisation et fréquence d'utilisation

Il a été observé une augmentation du nombre de conducteurs de 2RM pendant la « saison moto », communément considérée comme allant de mars à octobre. La plus forte densité de conducteurs de 2RMs est observée entre les mois de mai et septembre (>70%), qui peuvent être considérés comme les meilleurs mois d'été (et de conduite) de toute la saison moto en Belgique. Pendant les mois les plus froids (novembre à février), seule une fraction limitée d'utilisateurs 2RM (20%) choisit de continuer à rouler.

En moyenne, les usagers 2RM roulent 6 mois par an, et principalement pendant la saison moto (mars à octobre). Rapporté aux saisons météorologiques, l'hiver (du 1er décembre au 28 février) est la saison la moins populaire pour rouler, tandis que l'été (du 1er juin au 31 août) est la plus populaire. Le printemps (du 1er mars au 31 mai) et l'automne (du 1er septembre au 30 novembre) comptent également un nombre élevé d'utilisateurs.

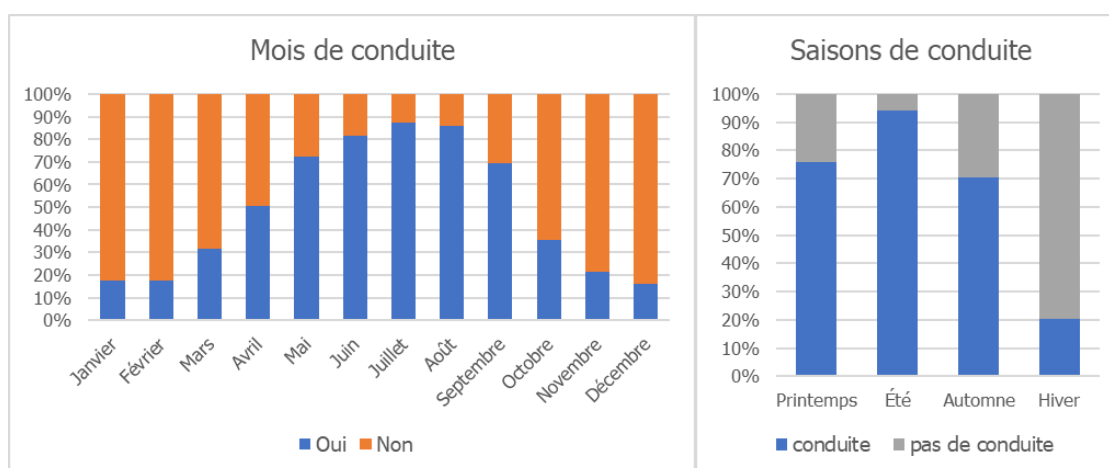


Figure 47: Aperçu des mois et des saisons de prédilection des utilisateurs de 2RM

Il ressort également de l'enquête qu'un tiers des conducteurs 2RM conduisent *2 à 3 jours par semaine*, mais que la *conduite occasionnelle (< 1 jour/semaine)* est également très répandue (près d'un conducteur sur 4). La conduite d'*un jour par semaine* ou de *4 à 5 jours par semaine* est également courante (1 conducteur sur 6), mais la conduite très fréquente de *plus de 5 jours par semaine* est faible.

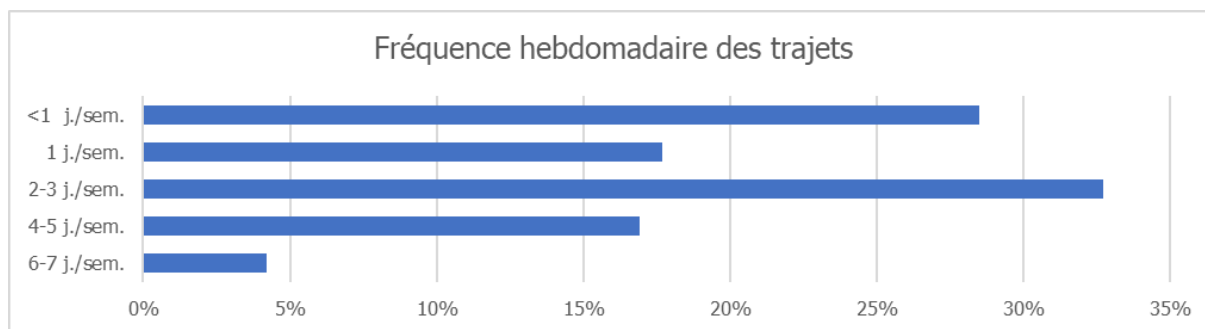


Figure 48: Fréquence des trajets 2RM

Aucune différence n'a pu être constatée entre les *motocyclistes* (>50cc) et les *cyclomotoristes* (<50cc) sur la base des différents mois de l'année. Le nombre de *motocyclistes* (>50cc) et de *cyclomotoristes* (<50cc) est donc réparti proportionnellement pour les différents mois de l'année.

Une différence a cependant pu être constatée sur base du nombre de *motocyclistes* (>50cc) et de cyclomoteurs au printemps, où il y a un peu plus de *motocyclistes* (>50cc) sur les routes que de *cyclomotoristes* (<50cc) (soit 79,0% contre 69,0%) mais pas de différence concernant la fréquence hebdomadaire. Ainsi, les *cyclomotoristes* (<50cc) ne roulent pas plus ou moins souvent que les *motocyclistes* (>50cc). Auparavant, il avait été constaté que les *cyclomotoristes* (<50cc) parcouraient annuellement moins de kilomètres que les *motocyclistes* (>50cc), ce qui pouvait s'expliquer par les trajets plus courts qu'ils effectuaient. Sur base des saisons et de la fréquence hebdomadaire de conduite, on peut affirmer à présent que cette différence de kilomètres parcourus s'explique aussi par le fait que les *motocyclistes* (>50cc) conduisent plus souvent au printemps que les *cyclomotoristes* (<50cc).

En ce qui concerne le genre, on constate que les femmes sont proportionnellement plus nombreuses que les hommes à utiliser le 2RM (98% contre 91%) en été, mais moins souvent en semaine. Les conductrices conduisent aussi plus occasionnellement que les conducteurs (38,7 % contre 23,6 %). A l'opposé, les conducteurs conduisent plus souvent en semaine que les conductrices.

Aucune influence des revenus n'a été constatée sur les mois ou les saisons. Toutefois, il a été constaté qu'à mesure que les revenus diminuent, les usagers de 2RM ont tendance à conduire plus fréquemment pendant la semaine comparé aux usagers aux revenus plus élevés (à l'exception de la catégorie aux revenus les plus élevés qui conduit également très fréquemment sur une base hebdomadaire). Cette observation semble indiquer pour certains usagers un usage « nécessaire » du 2RM en raison de son coût inférieur. Le nombre plus élevé de kilomètres parcourus s'expliquerait par ces facteurs.

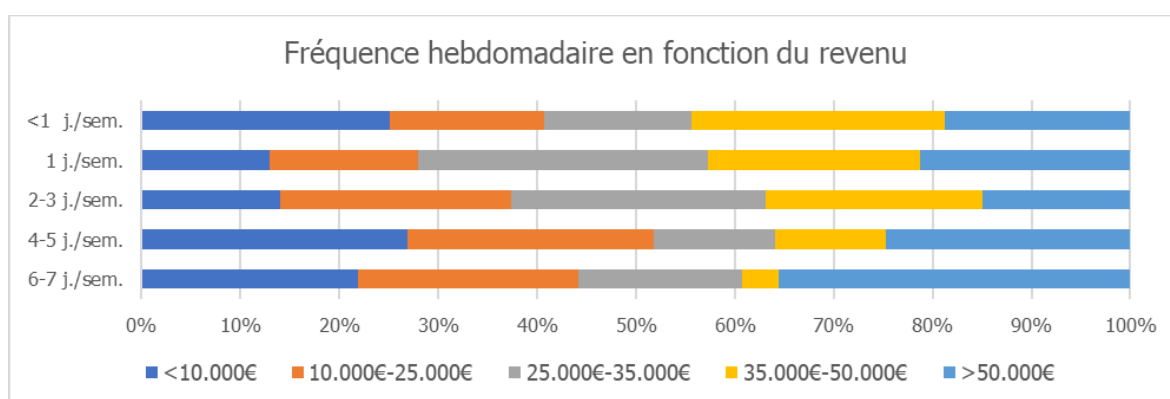


Figure 49: Fréquence de conduite hebdomadaire en fonction du revenu du conducteur 2RM

En outre, on a pu observer que l'activité principale des conducteurs diffère selon les *mois de conduite*. Les *étudiants* et les personnes non actives (c'est-à-dire sans emploi ou à la recherche d'un emploi) ont tendance à rouler plus souvent pendant les mois de juin, juillet, août, septembre, octobre et décembre par rapport aux autres activités principales. Toutefois, la différence n'est pas très importante et de nombreux usagers actifs (c'est-à-dire ceux qui ont un emploi) sont également présents durant ces mois. Pour les autres mois, aucune différence n'a été constatée.

L'étude montre également que le *nombre moyen de mois de conduite* par an est plus élevé pour les conducteurs 2RM non actifs. Les autres activités principales semblent conduire le même nombre de mois en moyenne, bien que les travailleurs à temps partiel semblent conduire le moins souvent.

Bien que l'on puisse s'attendre à ce que l'activité principale du conducteur influe sur *la fréquence de la conduite* hebdomadaire (par exemple, un employé qui doit se rendre au travail tous les jours par rapport à un étudiant qui doit se rendre en cours de temps en temps ou encore un Bruxellois qui peut traverser plus rapidement un embouteillage avec un 2RM et qui utilisera donc plus souvent le 2RM qu'un Limbourgeois), aucune différence n'a pu être identifiée. Les conducteurs 2RM non actifs, quant à eux, ont parcouru moins de kilomètres et ont conduit plus de mois par an, principalement pendant les meilleures saisons de conduite alors que les conducteurs actifs du 2RM parcourent plus de kilomètres sur une période plus courte.

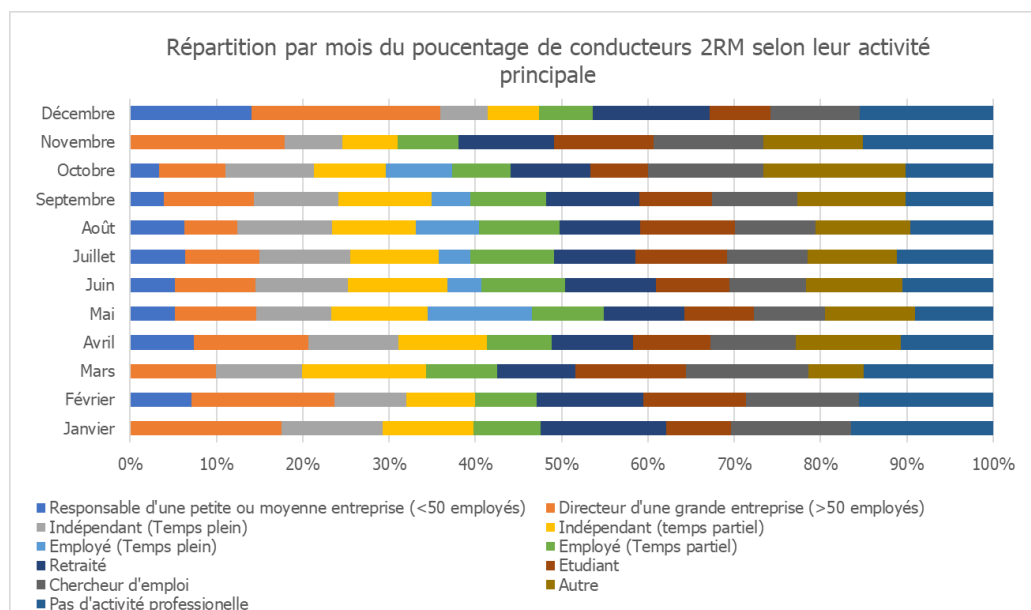


Figure 50: Répartition du nombre de conducteurs 2RM par mois selon l'activité principale

Les *conducteurs qui n'ont pas passé d'examen* pour obtenir le permis de conduire sont plus présents pendant les mois d'été et d'automne (juin, juillet, août, septembre et octobre) par rapport aux *conducteurs qui ont passé un examen* (environ 10 % de conducteurs en plus). En outre, il a également été constaté que les conducteurs qui ont passé un examen conduisent moins de mois dans l'année et conduisent plus fréquemment sur une base hebdomadaire. Ainsi, les usagers qui ont passé un examen parcourent plus de kilomètres dans une année parce qu'ils utilisent plus souvent le 2RM comme moyen de transport et conduisent plus fréquemment sur une base hebdomadaire, même s'ils roulent moins de mois sur l'année. Ainsi, ils effectuent aussi bien des trajets courts que longs.

En ce qui concerne le fait de suivre une formation post-permis, aucune différence n'a pu être déterminée en ce qui concerne les mois de conduite. Cependant, il a été démontré que ceux qui ont suivi une formation post-permis conduisaient plus fréquemment pendant la semaine. Étant donné que les conducteurs qui ont suivi une formation post-permis ne parcourent pas un plus grand nombre de kilomètres et ne prennent pas le 2RM plus souvent que ceux qui n'ont pas suivi de formation, on peut seulement affirmer que les trajets qu'ils effectuent sont plus courts, puisqu'ils conduisent plus fréquemment pendant la semaine.

Par contre, les usagers qui ont fait une pause sont moins fréquents pendant certains mois de l'année (c'est-à-dire janvier, février, mars, avril, mai, septembre, octobre, novembre et décembre), alors qu'aucune différence n'est observée pendant les mois d'été. Cela montre que les conducteurs qui ont fait une pause sont plus susceptibles de conduire pendant les meilleurs mois de la saison et d'éviter les autres saisons. En outre, les personnes qui ont connu une pause conduisent moins souvent pendant la semaine. Ceci, ainsi qu'une moindre utilisation du 2RM comme moyen de transport, explique pourquoi les conducteurs de 2RM qui ont connu une interruption parcourent moins de kilomètres sur une base annuelle.

En ce qui concerne le type de 2RM, pendant certains mois de la saison moto (mai, juin, juillet, septembre), les motos *Customisées/café racer*, les motos *Touring* (de tourisme), les motos *Sportives*, les motos *standards/sans carénage* et les motos *Trail/Adventure* sont plus souvent présentes par rapport aux *cyclomoteurs (<50cc)*, aux motos *d'enduro* et aux *scooters (>50cc)*. Ainsi, ces motos sont plus souvent présentes dans la rue pendant la saison moto, par rapport aux autres mois de l'année. Pour les autres mois, aucune différence n'a été constatée, ce qui indique une présence égale. En outre, les usagers de moto *Touring* roulent le plus grand nombre de mois de l'année et les motos *d'enduro*, les *cyclomoteurs (<50cc)* et les motos *Trail/Adventure* le moins. Les motos *standards/sans carénage*, les motos *Customisées/café racer* et les motos *Sportives* roulent en moyenne 6 mois par an. Cela se traduit par des différences entre les saisons. Au printemps, en été et en automne, les motos *Touring* sont souvent utilisées. Les *Customisées/Café Racers*, les motos *Trail/Adventure*, les motos *standards/sans carénage* et les motos *Sportives* sont également présentes, mais le nombre de *cyclomoteurs (<50cc)*, de *scooters (>50cc)* et de motos *d'enduro* est nettement inférieur. Les motos confortables (c'est-à-dire les motos *Touring* et *Trail/Adventure*) ont couvert de plus grandes distances que les motos moins confortables (c'est-à-dire les motos *standards/sans carénage*, de *trial*, *Customisées/café racer*). Cela peut également expliquer pourquoi ces types de 2RM roulent plus ou moins de mois par an. Il n'y a pas de différence d'usage et de fréquence entre les types de 2RM.

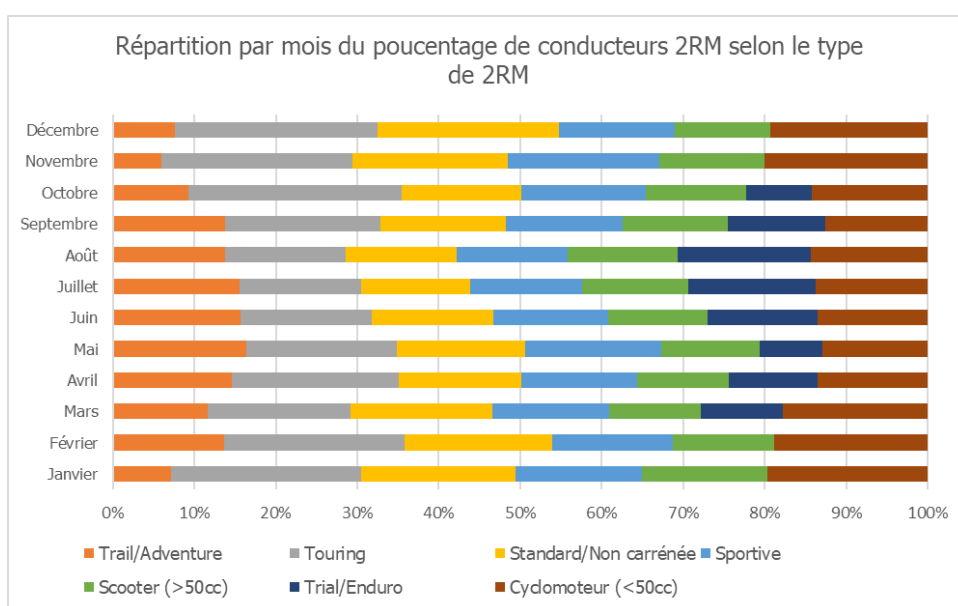


Figure 51: Répartition du nombre de conducteurs 2RM par mois selon le type de 2RM

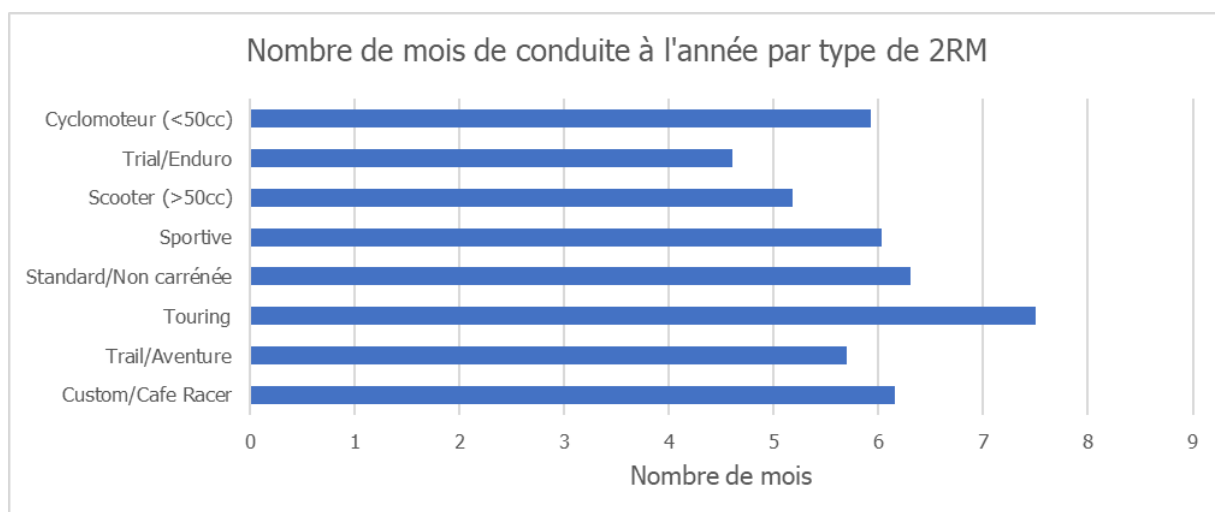


Figure 52: Nombre moyen de mois de conduite par type de 2RM pendant un an

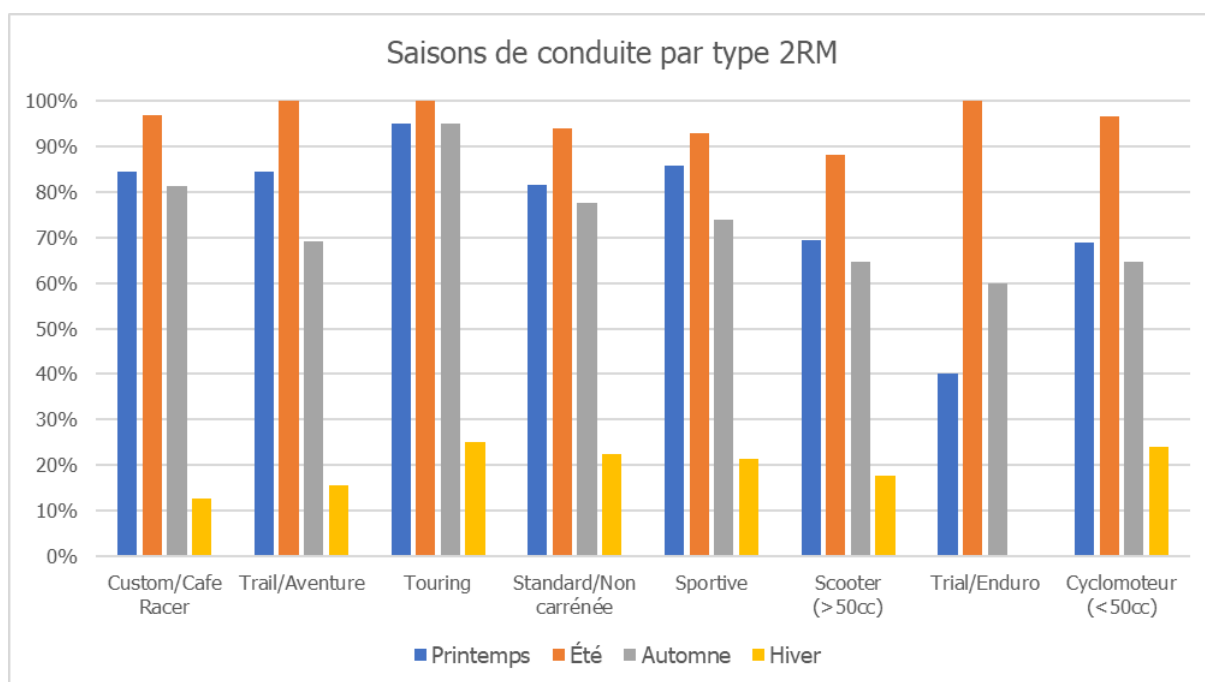


Figure 53: Saison déterminée par le type de 2RM

En ce qui concerne le lieu de résidence, on a constaté qu'il n'y a pas d'influence sur les moments où les conducteurs 2RM choisissent de conduire. Pas pour les mois pendant lesquels ils conduisent, ni pour la fréquence hebdomadaire de conduite. Ce n'est que pour le nombre de kilomètres parcourus qu'une différence a été constatée, qui ne peut donc s'expliquer que par la durée du voyage.

Enfin, en ce qui concerne l'âge et l'expérience, pendant la saison de conduite (c'est-à-dire mai, juin, juillet, août, septembre et octobre), on a pu observer un âge et un niveau d'expérience plus élevés chez ceux qui ont choisi de conduire que chez ceux qui ne l'ont pas fait. Aucune différence n'a été observée pendant les autres mois. Les motards plus âgés sont plus nombreux pendant la saison moto, tandis que les plus jeunes ont tendance à rouler toute l'année. En revanche, l'âge et l'expérience de la conduite moto n'ont eu aucune influence sur la fréquence de la conduite moto hebdomadaire. Étant donné que l'âge et l'expérience n'ont pas d'incidence sur le nombre de kilomètres parcourus, le taux d'utilisation du 2RM, ni la fréquence des trajets hebdomadaires, cela illustre que les usagers 2RM ayant un âge et une expérience plus élevés sont plus susceptibles de faire ces trajets pendant la saison moto, tandis que les jeunes usagers 2RM sont plus susceptibles de parcourir les kilomètres tout au long de l'année.

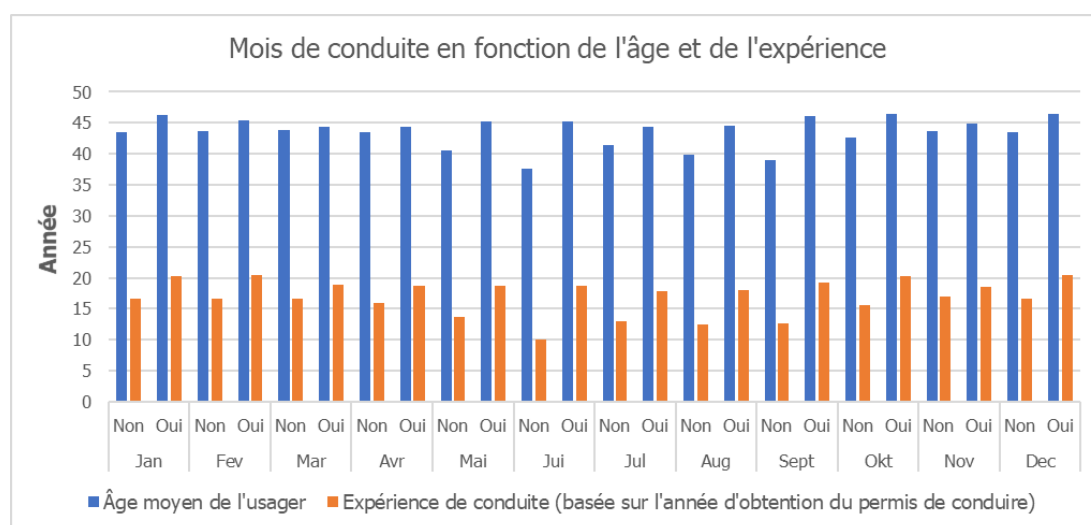


Figure 54: Nombre de mois de conduite pendant l'année en fonction de l'âge et de l'expérience de conduite des conducteurs 2RM

3.5.4 Moments où les répondants choisissent de rouler

Les conditions hivernales sont plus souvent évitées par les conducteurs 2RM que les jours de pluie ou la conduite de nuit. Près de 50 % des conducteurs 2RM indiquent qu'ils ne veulent pas conduire dans des conditions hivernales, et 25 % choisissent de ne presque jamais conduire dans ces conditions. Cela montre qu'environ 75 % des conducteurs 2RM choisit de ne pas conduire dans des conditions hivernales s'ils en ont la possibilité. Pour la pluie et la nuit, cette proportion est d'environ 50 %. Les conducteurs de 2RM indiquent qu'ils conduisent plus souvent la nuit que sous la pluie. En général, on peut dire que les conducteurs préfèrent les conditions météorologiques favorables et sèches. Cependant, la pluie et les conditions nocturnes ne sont pas évitées lorsque les conducteurs ont le choix.

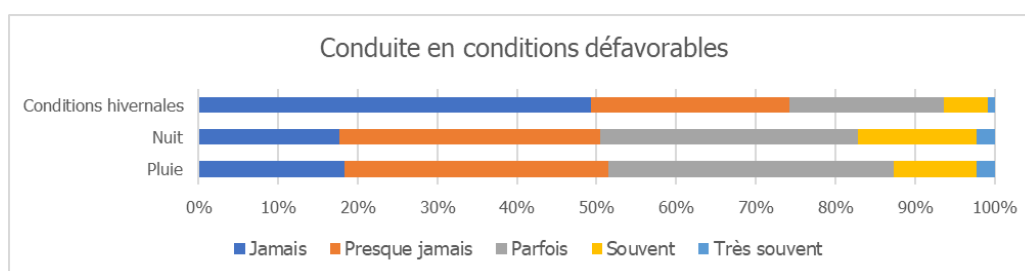


Figure 55: Conditions météorologiques défavorables dans lesquelles les usagers de 2RM rouleraient s'ils avaient le choix à l'avance.

Des différences ont été constatées entre les *motocyclistes* (>50cc) et les *cyclomotoristes* (<50cc). Les deux types de conducteurs préfèrent éviter les conditions hivernales, mais les *motocyclistes* (>50cc) sont plus disposés à rouler par temps de pluie que les *cyclomotoristes* (<50cc) (51,6 % contre 41,6 %). Aucune différence concernant la conduite de nuit. Le genre est également un facteur d'influence, les conductrices de 2RM étant moins susceptibles de conduire la nuit que les conducteurs (61,4 % contre 45 %). Pour la conduite sous la pluie ou en conditions hivernales, aucune différence n'a pu être constatée.

Le type de 2RM s'est avéré n'avoir aucune influence sur le fait de rouler ou non dans des conditions météorologiques défavorables. Un conducteur de moto *Sportive* ne roulera pas moins souvent sous la pluie qu'un conducteur de moto de tourisme ou de cyclomoteur. L'emplacement du lieu de résidence n'a pas non plus d'influence. Toutefois, il a été constaté que les conducteurs dont le revenu du ménage est faible (< 10 000 à 25 000 euros) conduisent davantage sous la pluie que les conducteurs dont le revenu est plus élevé (25 000 à 50 000 euros). Seuls les conducteurs ayant les revenus les plus élevés semblent vouloir braver la pluie le plus souvent. Pour les autres situations (c'est-à-dire les conditions nocturnes et hivernales), aucune différence n'a été constatée.

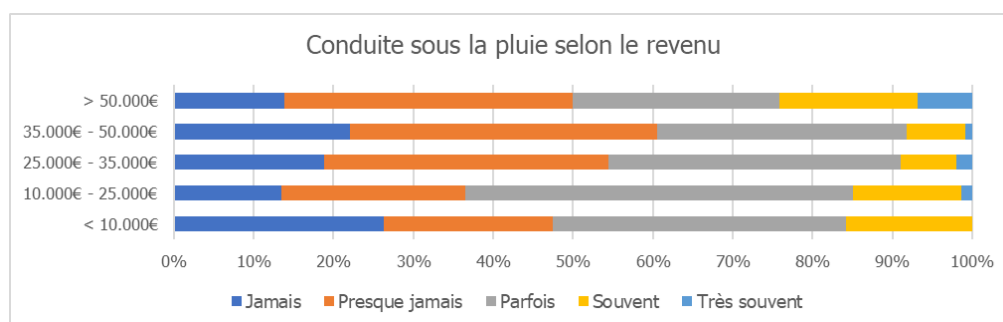


Figure 56: Conduite sous pluie selon le revenu des usagers du 2RM

L'étude révèle cependant que l'*activité principale* du conducteur joue une influence sur la conduite dans des **conditions défavorables**. Les conducteurs qui conduisent sous la pluie et en hiver sont plus souvent des *directeurs de petites ou grandes entreprises* ou des *indépendants*, ainsi que des *employés*. Il semble donc que les personnes ayant un emploi soient plus susceptibles de conduire dans ces conditions, tandis que les *étudiants*, les *retraités*, les *chercheurs d'emploi* et les personnes sans profession sont plus susceptibles de choisir de ne pas conduire sous la pluie ou en hiver. Pour la conduite de nuit, cette différence est moins prononcée.

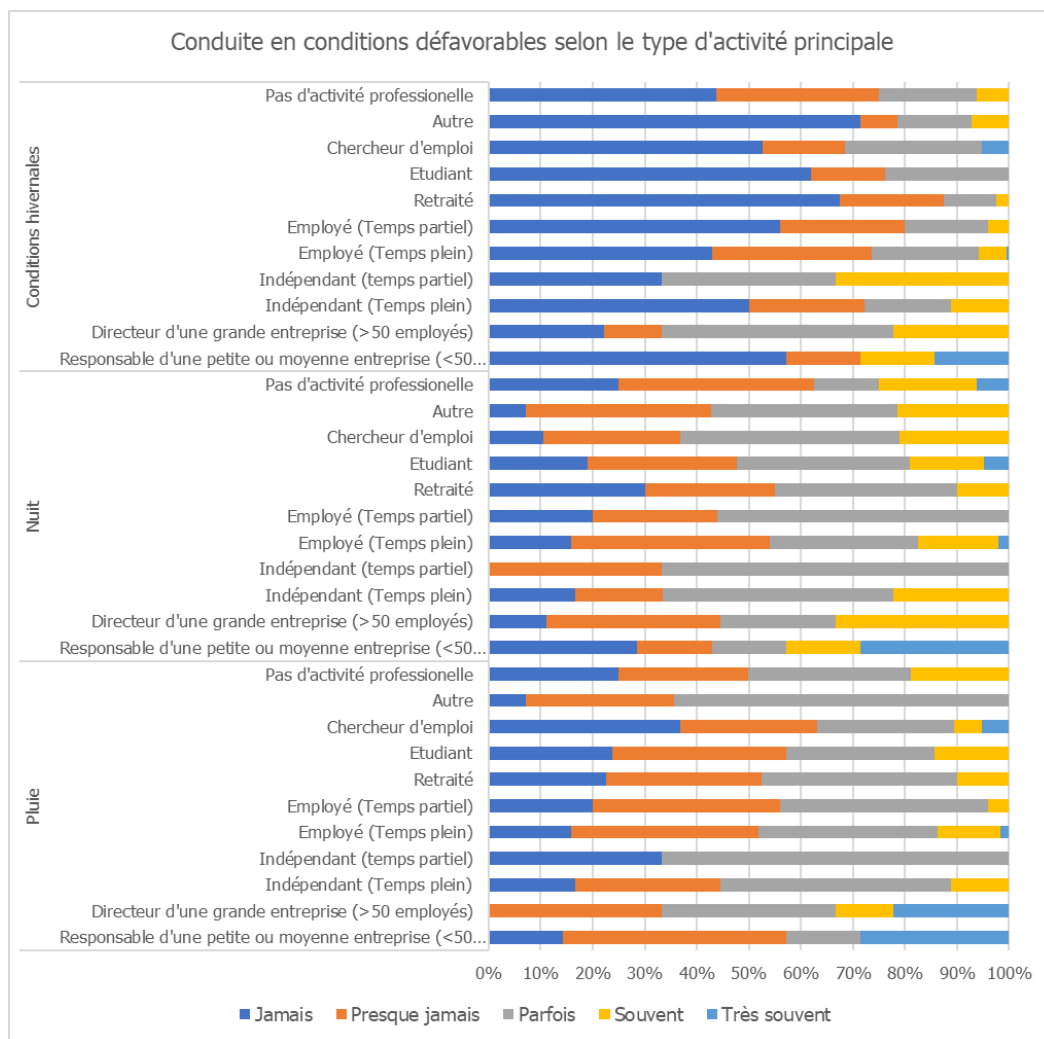


Figure 57: Choix de rouler dans des conditions météorologiques défavorables en fonction de l'activité principale du usager.

Assez logiquement, l'étude pointe que la conduite dans différentes conditions météorologiques est également liée à la fréquence d'usage et aux distances parcourues : les conducteurs qui parcourent plus de kilomètres par an avec leur 2RM sont plus susceptibles de conduire par temps de pluie, la nuit et en hiver, comparés aux conducteurs qui parcourent moins de kilomètres. En fait, la plupart des conducteurs 2RM qui parcourent moins de 5 000 km par an essaient d'éviter la pluie, les conditions hivernales et la conduite de nuit. La même observation a été faite chez les conducteurs 2RM qui conduisent plus souvent par semaine, car les conducteurs qui conduisent plus souvent pendant la semaine sont plus susceptibles de conduire avec des conditions de conduite défavorables : ainsi les usagers occasionnels de 2RM (<1jour/semaine) essaient d'éviter ces conditions défavorables et roulent surtout par beau temps.

Aucune différence liées à l'âge ou à l'expérience n'a pu être identifiée.

3.5.5 Les usagers de 2RM saisonniers

Sur la base des données de mobilité déjà collectées, les usagers 2RM ont été classés selon le type d'usage saisonnier. Cette classification concerne les usagers qui roulent *toute l'année* ou qui choisissent de ne rouler que pendant la *saison* moto. Afin de réaliser cette classification, 5 catégories ont été établies comme l'illustre le tableau ci-dessous.

Tableau 4: Différents types d'usagers « saisonniers » selon lesquels les usagers 2RM ont été classés

Conducteurs « toute l'année »	Roule 12 mois/an	Ce type d'usagers choisit de rouler tous les mois de l'année. Ce type de usager se familiarise avec toutes les routes, tous les environnements et toutes les conditions météorologiques possibles
Conducteurs « quasi toute l'année »	Roule de 9 à 11 mois/an	Ce type d'usagers roule quasi toute l'année. Ce type d'usagers se familiarise avec presque toutes les routes, tous les environnements et toutes les conditions météorologiques possibles.
Conducteurs « quasi saisonniers »	Roule de 5 à 8 mois/an	Ce type d'usagers roule pendant la totalité de la saison moto. Il roule de mars à octobre et se familiarise ainsi avec plus de circonstances liées à la route, à l'environnement et aux conditions météorologiques comparés aux <i>motocyclistes (>50cc)</i> saisonniers, mais moins que le motocycliste qui roule (presque) toute l'année.
Conducteurs « saisonniers »	Roule de 1 à 4 mois/an	Ce type d'usagers ne roule que pendant les meilleurs mois de la saison de moto. Il roule de mai à août, et ne se familiarise donc qu'avec des conditions routières, environnementales et météorologiques mineures.
Autre		Ce type d'usagers n'entre pas dans les catégories susmentionnées.

Cette classification des usagers permet d'identifier qu'une majorité d'usagers (49%) se retrouve dans la catégorie « conducteurs quasi saisonniers ». Une autre grande partie des usagers de 2RM (28,8 %) est reprise dans la catégorie des « conducteurs saisonniers », qui ne roulent que pendant les meilleurs mois de la saison moto. 11,9% des conducteurs roulent « toute l'année » et 6,1% roulent « quasi toute l'année ». Certains usagers 2RM (soit 4,2%) n'ont pas pu être classés dans ces groupes.

Concrètement, cela signifie qu'en Belgique, 3/4 des usagers 2RM (75%) ne roulent que pendant la saison moto (entre mars et octobre). Seul 25% roulent également en dehors de la saison moto.

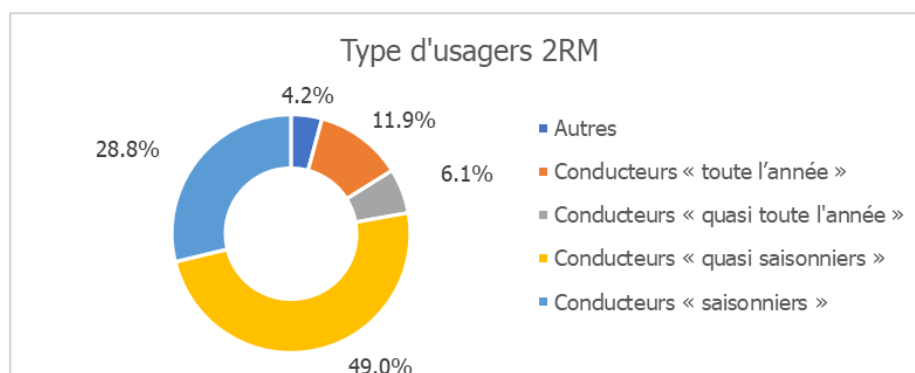


Figure 58: Répartition des usagers 2RM selon le type d'utilisateur saisonnier

Plus précisément, toutes les informations pour lesquelles des différences entre les usagers saisonniers pouvaient être identifiées, ont été compilées afin d'extraire un profil global du type d'utilisateur saisonnier. Un aperçu de ces profils est présenté dans le tableau ci-dessous. Aucune différence géographique n'a été identifiée.

Tableau 5: Aperçu des types de conducteurs saisonniers que l'on peut distinguer parmi les conducteurs 2RM

Conducteurs « toute l'année » (11,9%)	- n'ont pour la plupart pas dû passer d'examen de conduite ; - sont peu susceptible d'avoir fait une pause ; - ont un âge moyen est plus élevé ; - font preuve d'une plus grande expérience de conduite ; - conduisent plus fréquemment au cours d'une semaine ; - utilisent le 2RM comme moyen de transport « le plus souvent » ; - parcourent plus de kilomètres par an ; - n'évitent pas volontairement les circonstances défavorables (conduite sous la pluie, la nuit et en hiver).
Conducteurs « quasi toute l'année » (6,1%)	- ont davantage dû passer un examen pour l'obtention du permis 2RM mais on retrouve également des usagers qui n'ont pas dû passer d'examen ; - sont peu susceptible d'avoir fait une pause ; - âge moyen plus faible ; - font preuve de l'expérience de conduite la moins grande ; - conduisent plus fréquemment pendant la semaine ; - utilise souvent le 2RM comme moyen de transport ; - parcourt également plus de kilomètres par an ; - n'évitent pas volontairement les circonstances défavorables (conduite sous la pluie, la nuit et en hiver) (mais plus souvent que le « conducteur toute l'année »).
Conducteurs « quasi saisonniers » (49%)	- pour la plupart, n'ont pas passé d'examen de conduite ; - fréquentes interruptions de la pratique ; - âge moyen - avec un large éventail d'âges - expérience de conduite moyenne - avec un large éventail d'expériences de conduite ; - conduisent moins souvent pendant la semaine, - n'utilisent pas aussi souvent le 2RM comme moyen de transport - parcourent moins de kilomètres par an - essaient d'éviter certaines conditions défavorables (conduite sous la pluie ou pendant la nuit -ne conduit pas en hiver, les conditions hivernales sont évitées)
Conducteurs « saisonniers » (28,8%)	- ont passé un examen de conduite plus souvent ; - plus susceptible d'avoir fait des pauses dans sa pratique ; - âge moyen - avec un large éventail d'âges ; - expérience de conduite moyenne - avec un large éventail d'expériences de conduite ; - conduisent moins souvent pendant la semaine et souvent de manière occasionnelle ; - utilisent le 2RM comme moyen de transport « le moins souvent »; - parcourent moins de kilomètres sur base annuelle ; - essaie activement de ne conduire que dans les conditions les plus favorables.

3.5.6 Type de déplacements effectués par les usagers

Selon une enquête européenne²¹, les 2RM sont principalement utilisés à des fins de loisirs (49%), suivi des trajets *domicile-travail* (30%). Pour l'analyse de ces tendances au niveau belge, la nature du déplacement a été divisée en « trajet *domicile-travail* » (navette), « déplacements de loisirs courts » (≤ 500 km – ex. balade du weekend), les « déplacements de loisirs longs » (>500 km – ex. vacances en moto) et l'« usage professionnel » du 2RM.

²¹ Delhay, A., & Marot, L. (2015). *Riderscan project - The Motorcycling Community in Europe - Deliverable 9*. Bruxelles: FEMA - Federation of European Motorcyclists' Associations

L'enquête montre qu'il existe de nettes différences en fonction du type de trajets :

- Le 2RM est très souvent utilisé pour les voyages de loisirs, mais principalement des loisirs courts (<500km).
- les navettes domicile-lieu de travail sont également un usage fréquent : la moitié des conducteurs 2RM indiquent qu'ils font parfois ou toujours la navette (+/- 52%). L'autre moitié ne se déplace jamais ou rarement dans ce contexte.
- L'usage professionnel reste peu fréquent : seul un peu plus d'un cinquième des usagers déclare utiliser le 2RM à des fins professionnelles parfois, régulièrement ou toujours (+/- 22%).

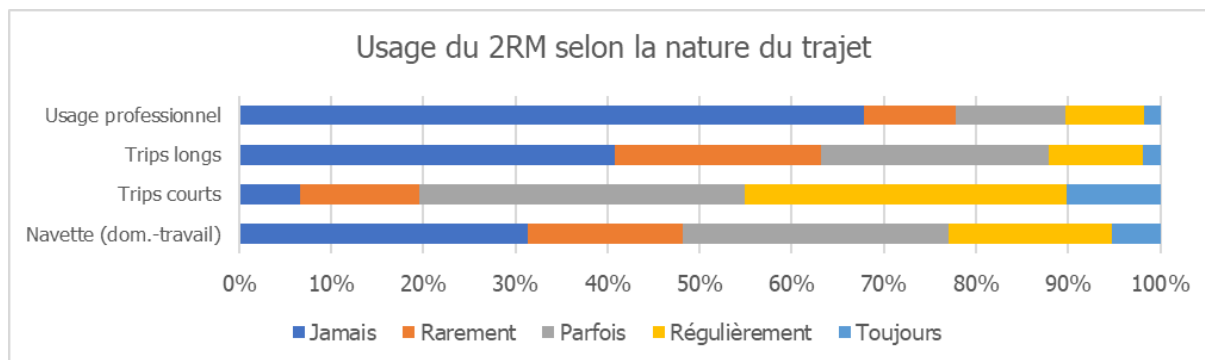


Figure 59: Types de trajets effectués par les conducteurs 2RM

L'étude n'établit aucune différences entre hommes et femmes, mais plutôt entre *cyclomotoristes* (<50cc) et *motocyclistes* (>50cc) : les *motocyclistes* (>50cc) conduisent plus souvent pour leurs loisirs (courts ou longs) que les *cyclomotoristes* (<50cc). Aucune différence concernant l'usage *domicile-travail* ou professionnel.

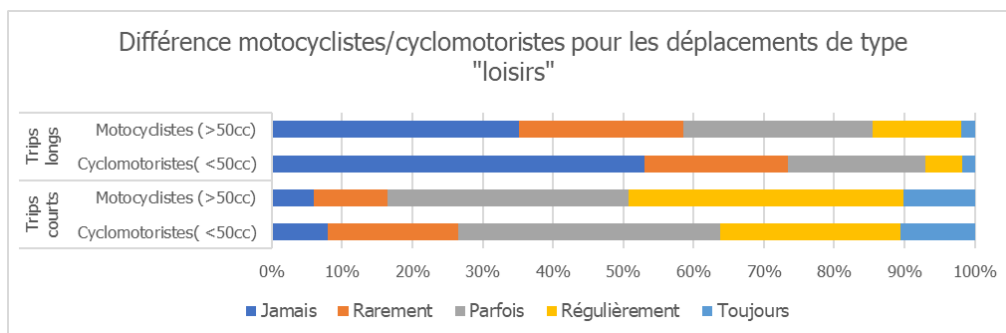


Figure 60: Différence de motif de déplacement entre les *motocyclistes* (>50cc) et les *cyclomotoristes* (<50cc)

Bien que le **revenu** n'influence pas la nature du déplacement, l'**activité principale** du conducteur a un impact sur les déplacements effectués. Les trajets *domicile-travail* sont plus souvent effectués par des conducteurs actifs (*employés, directeurs de petites ou grandes entreprises, étudiants*) et moins par des conducteurs « inactifs » (*retraités, conducteurs sans emploi*). Les longs *trajets de loisir* sont plus souvent effectués par les *employés, les directeurs de petites ou grandes entreprises* et les conducteurs sans emploi, tandis que les *étudiants, les chercheurs d'emploi* et les *retraités* effectuent moins de longs trajets de loisirs. Parmi la catégorie « trajets professionnels », on peut affirmer que les *directeurs de petites ou grandes entreprises, les indépendants, les employés* et les *étudiants* (éventuellement avec un job étudiant) utilisent plus souvent un 2RM. Aucune différence n'a été constatée pour les « déplacements de loisirs courts », fréquemment réalisés par tous les types d'usagers.

L'étude identifie également que le **type de 2RM** joue un rôle dans le type de trajets pour les longs voyages de loisirs et les trajets professionnels. Les longs voyages de loisirs sont moins souvent effectués par les cyclomoteurs <50cc et les scooters >50cc, tandis que les motos *Sportives*, les motos *Touring* (de tourisme) et les motos *standards/sans carénage* sont plus souvent utilisées pour les longs voyages de loisirs. Les déplacements professionnels sont plus souvent effectués par des cyclomoteurs <50cc et des motos *Sportives*.

L'enquête montre également que l'emplacement du **lieu de résidence** joue également un rôle important :

- La province de Bruxelles enregistre le nombre le plus élevé de déplacements professionnels devant les provinces de Liège, du Limbourg, du Luxembourg et le Brabant-Wallon.
- La région de Bruxelles-Capitale enregistre le nombre le plus élevé de déplacements *professionnels* (42,8% de « parfois » ou « toujours »), suivi par la Wallonie (23,1%) et la Flandre (15,6 %). La Flandre quant à elle enregistre le plus d'adeptes des déplacements de *loisirs courts* (<500km) (51,9% de « régulièrement » à « toujours »), suivie par Bruxelles (49% de « régulièrement » à « toujours ») et la Wallonie (32,4% de « régulièrement » à « toujours »).

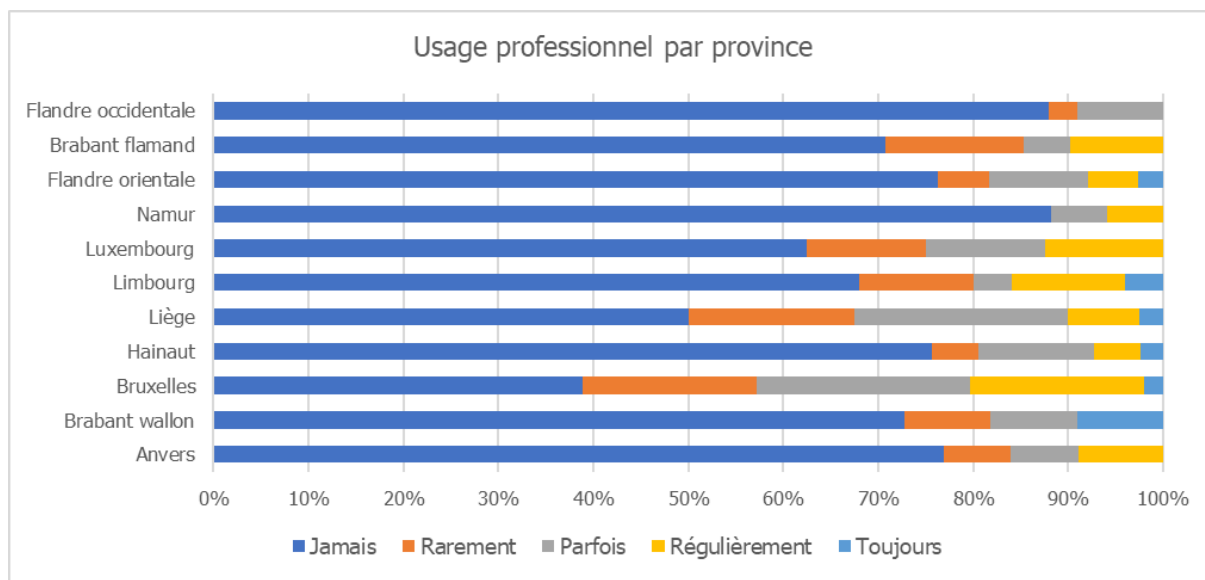


Figure 61: Fréquence des déplacements professionnels par province

Un lien explicite pourrait être établi entre les kilomètres annuels parcourus et le degré de réalisation de certains déplacements. Plus un certain trajet est effectué, plus le nombre de kilomètres parcourus annuellement augmente, et pas seulement pour un trajet spécifique.

Il a également été constaté que le nombre de kilomètres parcourus et la fréquence à laquelle les usagers conduisent pendant une semaine diffère selon le type de déplacement. Ainsi, les conducteurs 2RM qui conduisent plus souvent en semaine ou qui roulent plus de kilomètres effectuent plus souvent de trajets *domicile-travail*, de longs *trajets de loisir* et des trajets professionnels.

Concernant les *trajets de loisir courts* (<500km), l'étude montre que les usagers qui conduisent moins d'un jour/semaine (trajets occasionnels) effectuent également le plus souvent de courts trajets de loisirs.

En général, plus un motocycliste effectue de trajets, plus il est amené à rouler dans des conditions météorologiques défavorables. Un conducteur qui ne roule qu'occasionnellement choisira d'éviter les conditions météorologiques défavorables. Les usagers qui effectuent des trajets de différents types sont prêts à affronter des conditions météorologiques défavorables.

On retrouve ces différences dans les **type de conducteurs saisonniers** : les conducteurs qui roulent « toute l'année » et les conducteurs qui roulent « quasi toute l'année » sont ceux qui effectuent le plus grand nombre de trajets. Les différences sont moins palpables entre les conducteurs « saisonniers » et ceux qui roulent « toute l'année » en ce qui concerne les déplacements de loisirs. Les conducteurs « saisonniers », quant à eux se concentrent principalement sur les déplacements de loisirs, tandis que les conducteurs qui roulent « (quasi) toute l'année » effectuent tout type de déplacements.

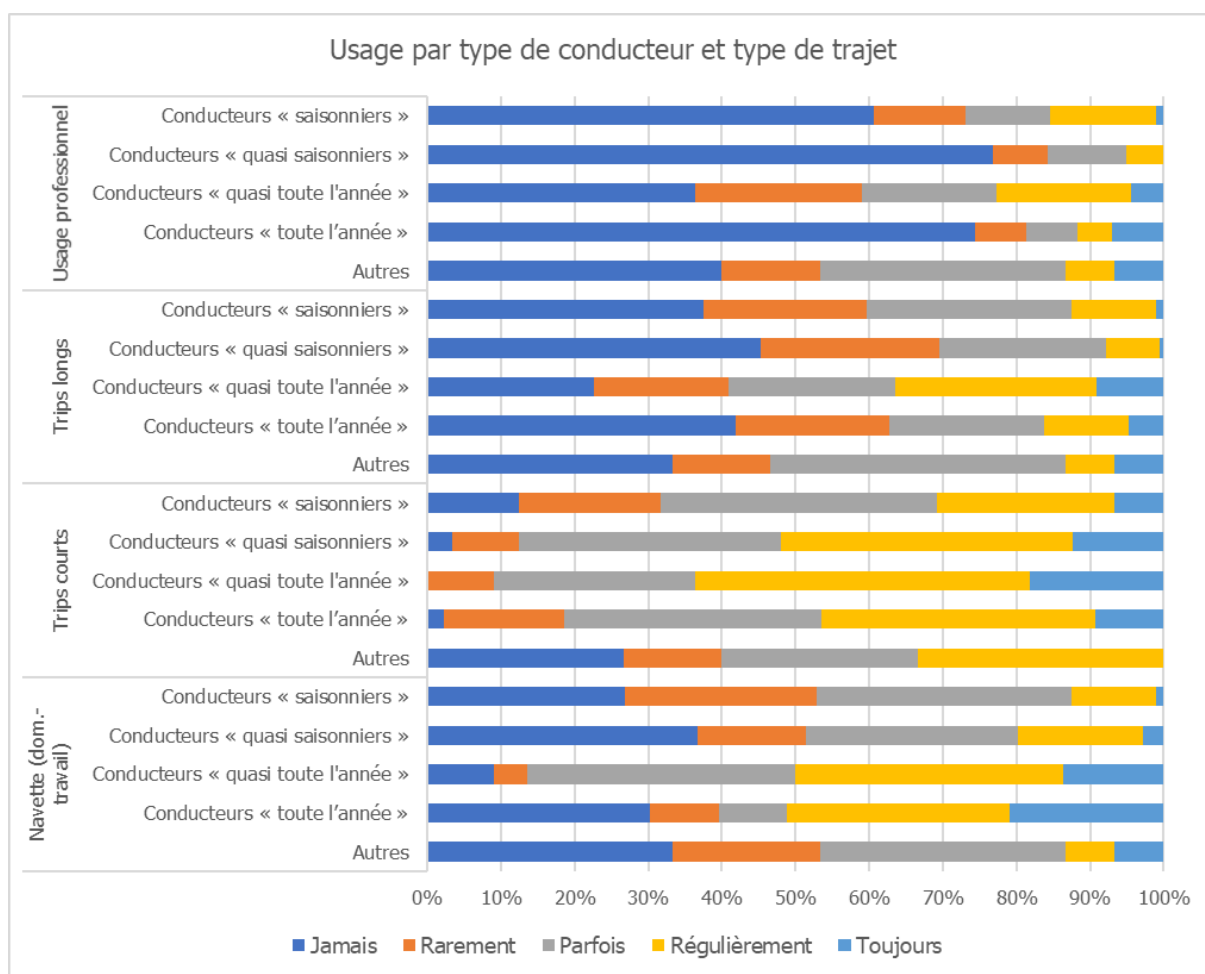


Figure 62: Différence entre les trajets effectués par les différents types de conducteurs saisonniers

Un autre élément pointé par l'étude est que l'**âge** impacte également le type de trajets. Plus les conducteurs 2RM sont âgés plus ils se concentrent sur les courts trajets de loisirs. Les conducteurs 2RM plus jeunes s'orientent aussi vers d'autres types de déplacements.

En ce qui concerne l'**expérience de conduite**, on observe à peu près les mêmes tendances que pour l'âge, à savoir que l'expérience de conduite semble augmenter à mesure que les courts *trajets de loisir* sont effectués plus souvent, mais semble diminuer pour les autres trajets. Ce n'est que pour les navetteurs fréquents qu'une expérience de conduite plus élevée est à nouveau observée.

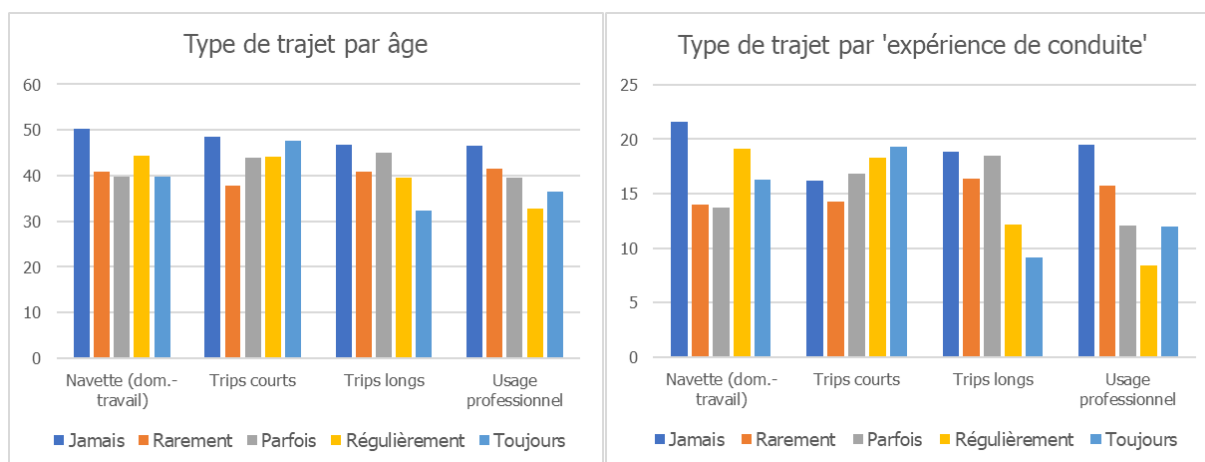


Figure 63: Âge et expérience de conduite en fonction des différents types de déplacements

Enfin, on a pu observer que pour le trajet *domicile-travail* (**nature du trajet**), une différence pouvait être délimitée en fonction de la longueur du trajet vers l'activité principale. L'étude révèle que la distance domicile-lieu de travail des usagers qui ne se rendent jamais au travail avec un 2RM est plus courte que celle des personnes qui le font. Les usagers dont la distance domicile-lieu de travail est la plus élevée sont ceux qui se déplacent « régulièrement » en 2RM pour se rendre à leur activité principale.

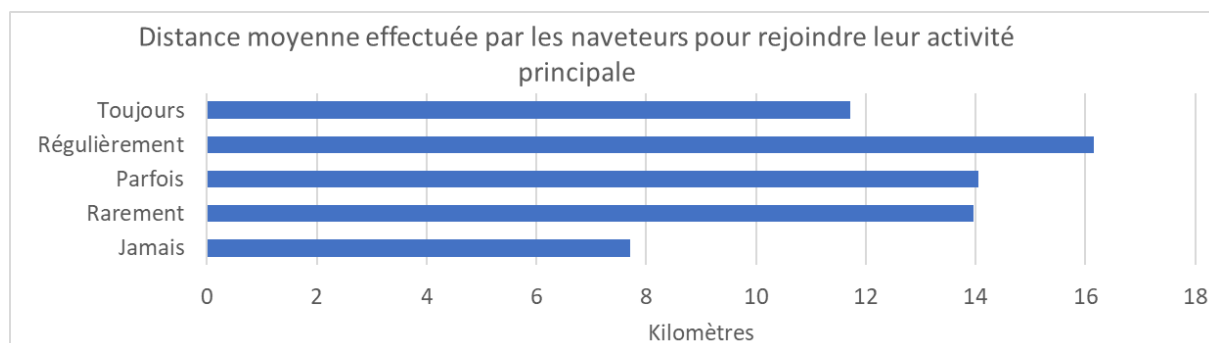


Figure 64: Distance moyenne de l'activité principale pour les navetteurs 2RM

3.5.7 L'environnement de conduite

Outre la nature du trajet, le **contexte de circulation** dans lequel les conducteurs 2RM préfèrent conduire (*autoroutier, urbain, rural*) a également été étudié. En pourcentage, les conducteurs devaient estimer combien de fois ils ont conduit dans chaque contexte de circulation pendant leur temps de conduite total. En général, les conducteurs de véhicules à deux roues choisissent surtout de conduire dans des contextes *urbains* et *ruraux* (en moyenne pour chacun d'entre eux 42% du temps où ils sont sur un véhicule à deux roues), et moins souvent de conduire sur l'autoroute (en moyenne 15% du temps).

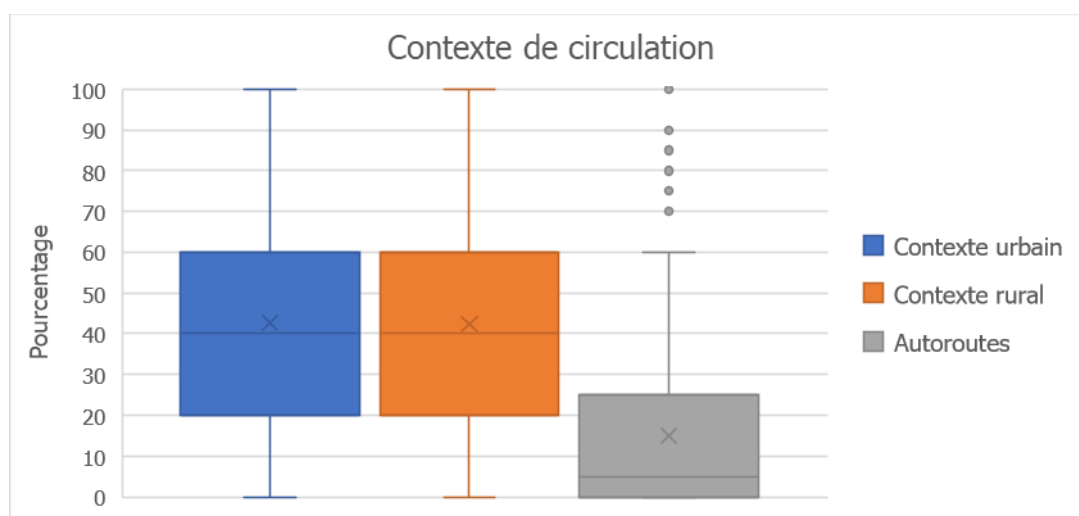


Figure 65: contexte de circulation dans lequel les usagers choisissent de conduire

Les hommes conduisent plus souvent sur autoroute que les femmes (+7%), tandis que les conductrices de 2RM choisissent plus souvent de conduire dans un contexte *urbain* (+7%). Aucune différence n'est à constater pour le contexte *rural*.

Les *cyclomotoristes* (<50cc) roulent plus souvent en milieu *urbain* que les *motocyclistes* (>50cc) (+14%). Les *motocyclistes* (>50cc) conduisent plus souvent dans un contexte *rural* (+4%) ou sur autoroute (+10%). Les *cyclomotoristes* (<50cc) n'étant pas autorisés à rouler sur autoroute, cette différence est différence de conduite sur l'autoroute est logique.

En outre, la conduite moto se fait également dans un contexte différent selon le **type de 2RM**. Les *cyclomoteurs* (<50cc) et les *scooters* (>50cc) rouleront davantage dans un contexte *urbain*, et très rarement sur autoroute. Les motos *Sportives*, les motos *standards/sans carénage*, *Touring* (de tourisme), *Trail/Adventure* et les motos *Customisées/Café Racers* seront à l'inverse moins présentes en contexte *urbain*, mais plus susceptibles de rouler sur autoroute.

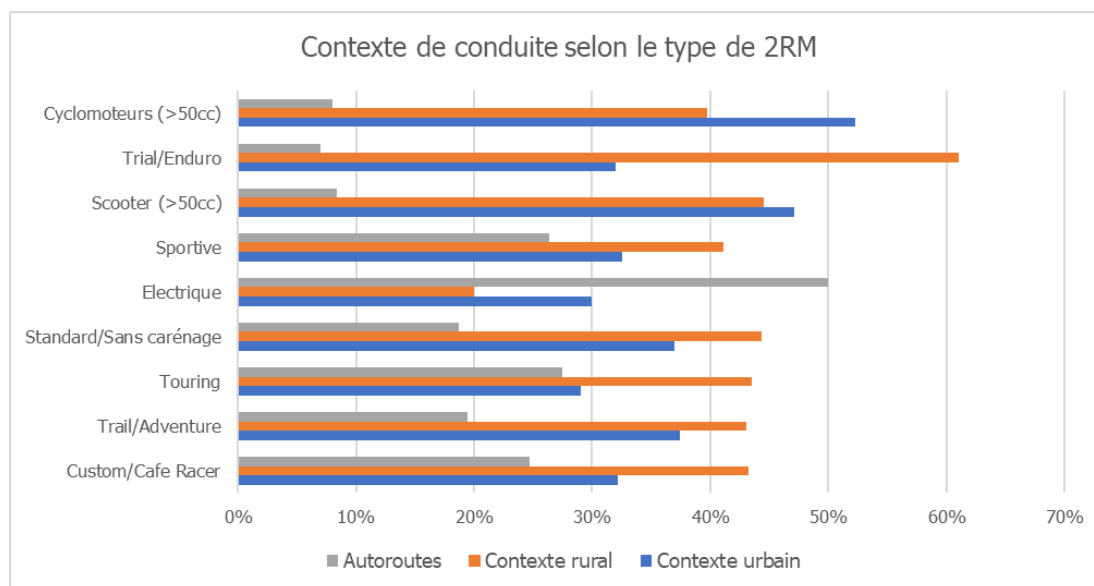


Figure 66: Contexte dans lequel conduire selon le type de 2RM

Les conducteurs qui n'ont pas passé **d'examen** et ceux qui n'ont pas suivi de **formation post-permis** conduisent significativement moins dans un contexte *urbain* et *autoroutier* (-6%) et significativement plus en contexte *rural* (+12%) comparé à ceux qui ont passé un examen et/ou suivi une formation post-permis.

Les conducteurs 2RM bruxellois, mais aussi flamands, conduisent plus souvent dans un contexte *urbain* que les conducteurs wallons. La répartition des déplacements *ruraux/urbains* est plus équilibrée en Flandre qu'en Wallonie où les usagers conduisent plus souvent en contexte *rural*. La conduite sur autoroute est plus élevée pour les usagers dont le **lieu de résidence** est Bruxelles. Cela s'explique principalement par les différences d'aménagement du territoire entre la Wallonie et la Flandre, ainsi que par les différences géographiques entre les deux régions.

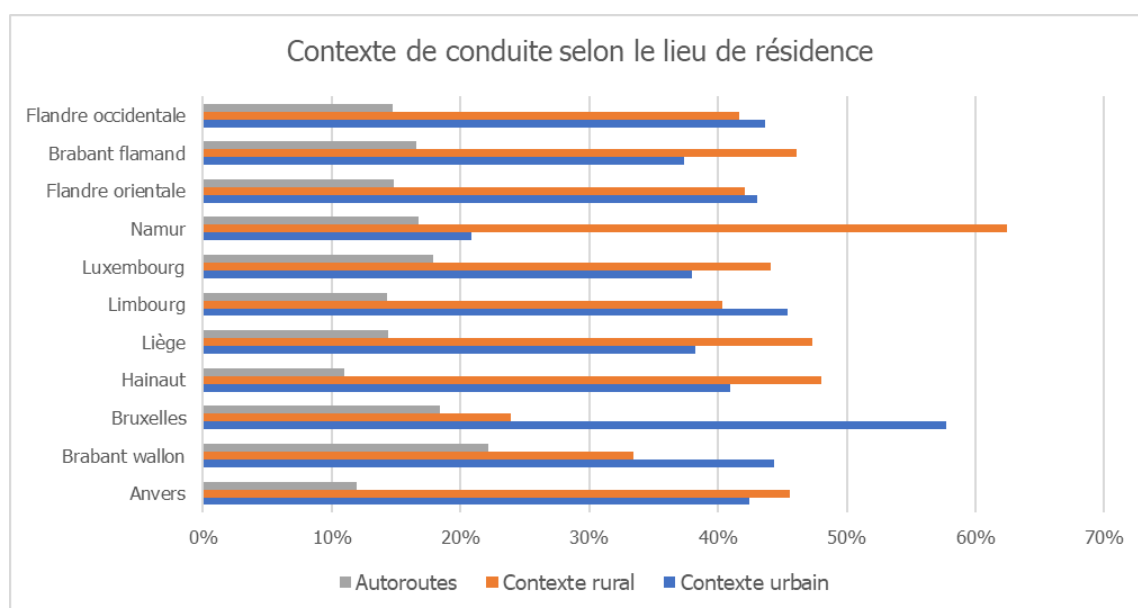


Figure 67: Contexte de la randonnée en fonction du lieu de résidence du usager

L'**activité principale** a également une influence sur l'environnement de conduite. La conduite en contexte *rural* est plus souvent le fait d'*étudiants*, de conducteurs *retraités* et de *salariés à temps partiel*. Les travailleurs *indépendants* et les *directeurs de petites ou grandes entreprises* sont moins susceptibles de conduire dans un contexte *rural*. Le manque de temps (peut-être davantage pour les *directeurs de petites ou grandes entreprises* et les *indépendants*) pourrait entraîner une diminution des déplacements en contexte *rural*, de sorte qu'ils se concentreraient davantage sur la conduite en ville et sur autoroute, tandis que les personnes disposant de plus de temps libre (*étudiants*, *retraités*, travailleurs à temps partiel) conduiraient plus souvent en zone *rurale*.

Il a également été constaté que les **kilomètres annuels parcourus** sont largement déterminés par la conduite sur autoroute : plus le nombre de kilomètres parcourus au cours d'une année est élevé, plus ils sont effectués dans un contexte *autoroutier*. Comme le trajet *domicile-travail* a un impact sur le nombre de kilomètres parcourus, il est possible que la plupart des kilomètres accumulés par le trajet *domicile-travail* aient été effectués sur l'autoroute.

En outre, on peut également observer que moins la conduite est fréquente sur une semaine, plus la conduite en milieu *rural* augmente et plus la conduite en milieu *urbain* diminue. La conduite dans un contexte *urbain*, en revanche, augmente avec la **fréquence des déplacements** au cours d'une semaine.

La **nature du trajet** joue également un rôle en ce qui concerne le contexte dans lequel les usagers choisissent de conduire. Par exemple, on conduit moins dans un contexte *rural* lorsqu'on choisit de faire la navette régulièrement. En effet, les navetteurs choisissent de conduire principalement sur les autoroutes et dans le contexte *urbain*. Pour les longs trajets de loisirs, les conducteurs choisissent d'effectuer de longs *trajets de loisir* principalement sur autoroutes, alors que les courts *trajets de loisir* ont tendance à être effectués dans les zones *rurales*. Pour les courts déplacements de loisirs, la conduite dans un contexte *rural* augmente de manière significative plus la fréquence de ces déplacements est élevée. Pour la conduite professionnelle (coursier, livreur de nourriture, etc.), la conduite *urbaine* est plus présente.

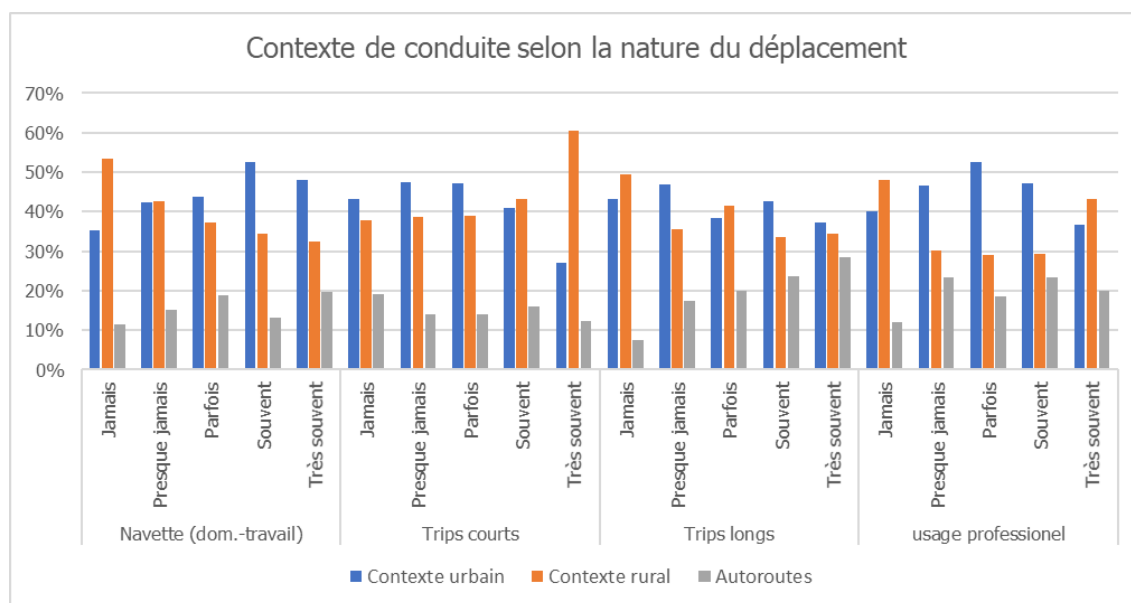


Figure 68: Contexte dans lequel le déplacement est effectué en fonction de la nature du déplacement

Les conducteurs qui choisissent de conduire dans toutes les conditions possibles, conduisent plus souvent dans un contexte *urbain* et sur les autoroutes. L'étude montre que la conduite en milieu *rural* augmente chez les conducteurs qui essaient d'éviter les conditions défavorables. Comme la conduite en milieu *rural* est souvent plus une activité de loisir, cela explique pourquoi la conduite en milieu *rural* est souvent évitée dans des conditions de conduite défavorables. Ainsi, la proportion de déplacements en milieu *rural* diminue à mesure que l'on conduit dans des conditions défavorables. À l'inverse, les conducteurs de 2RM en milieu *urbain* et sur autoroutes conduisent plus souvent dans des conditions défavorables.

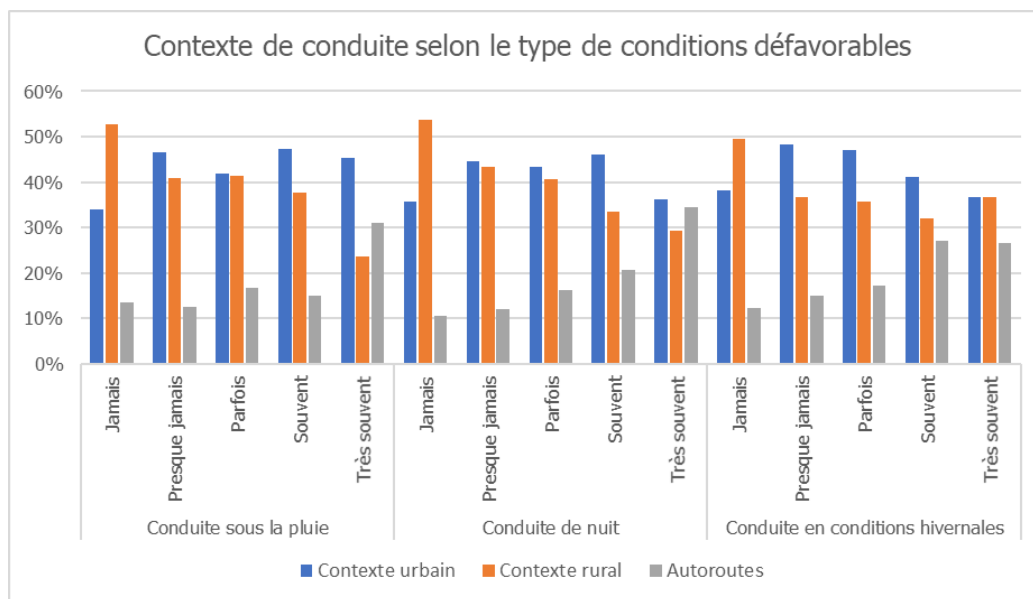


Figure 69: Contexte de la conduite en fonction de conditions défavorables

Enfin, l'étude montre qu'à mesure que l'**âge** des utilisateurs 2RM augmente, les usagers préfèrent les courts *trajets de loisir* en milieu *rural*, à l'inverse des jeunes conducteurs qui effectuent différents types de trajets, avec un accent plus marqué pour la conduite en contexte *urbain*. En ce qui concerne **l'expérience de conduite**, les mêmes tendances que pour l'âge ont pu être observées : une baisse de l'expérience de conduite a été constatée chez ceux qui conduisent plus souvent pendant de longues trajets et chez ceux qui conduisent plus souvent pour leur activité professionnelle. La conduite en contexte *rural*, en revanche, augmente avec l'expérience de conduite.

3.5.8 La façon dont les usagers de 2RM se déplacent

L'étude montre qu'en général, les conducteurs conduisent seuls (79,2%). Certaines personnes voyagent fréquemment avec un passager (9,4%) ou avec un ami, un partenaire, un membre de la famille (8,3%) sur un 2RM distinct. Une très faible proportion d'usagers choisit de rouler en groupe (3,1%).

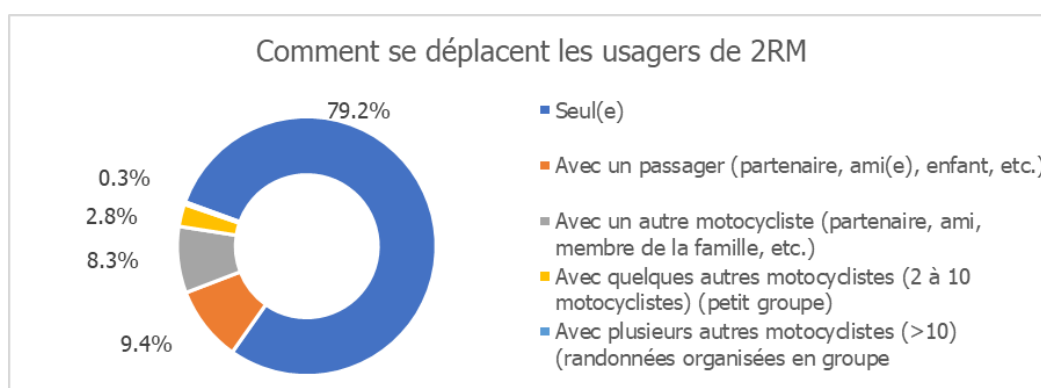


Figure 70: Manière dont les conducteurs de 2RM préfèrent conduire leur 2RM

Aucune différence n'a été constatée en fonction du **genre**, de la **situation familiale**, du **revenu**, du **lieu de résidence**, de l'**âge**, de l'**expérience** de conduite, de la **fréquence** d'utilisation, du fait d'avoir passé un **examen** de conduite, d'avoir suivi une **formation post-permis** et d'avoir fait une **pause**.

L'étude montre que les *cyclomotoristes* (<50cc) roulent plus souvent seuls (90%) que les *motocyclistes* (>50cc) (75%). Les *motocyclistes* (>50cc) choisissent plus souvent de rouler avec un autre motocycliste. La conduite avec passager est tout aussi fréquente pour les 2 catégories.

Les motos *standards/sans carénage*, les *Sportives* et *Customisées/Café Racers* tendent à être privilégiées pour la conduite avec passager ou avec un autre usager sur un 2RM distinct. Les motos *Touring* (de tourisme), les motos *Trail/Adventure*, les *scooters (>50cc)*, les motos *d'enduro* et les *cyclomotoristes (<50cc)* sont les plus susceptibles de rouler sans passagers, bien que les *scooters (>50cc)* soient également plus susceptibles de rouler avec un passager.

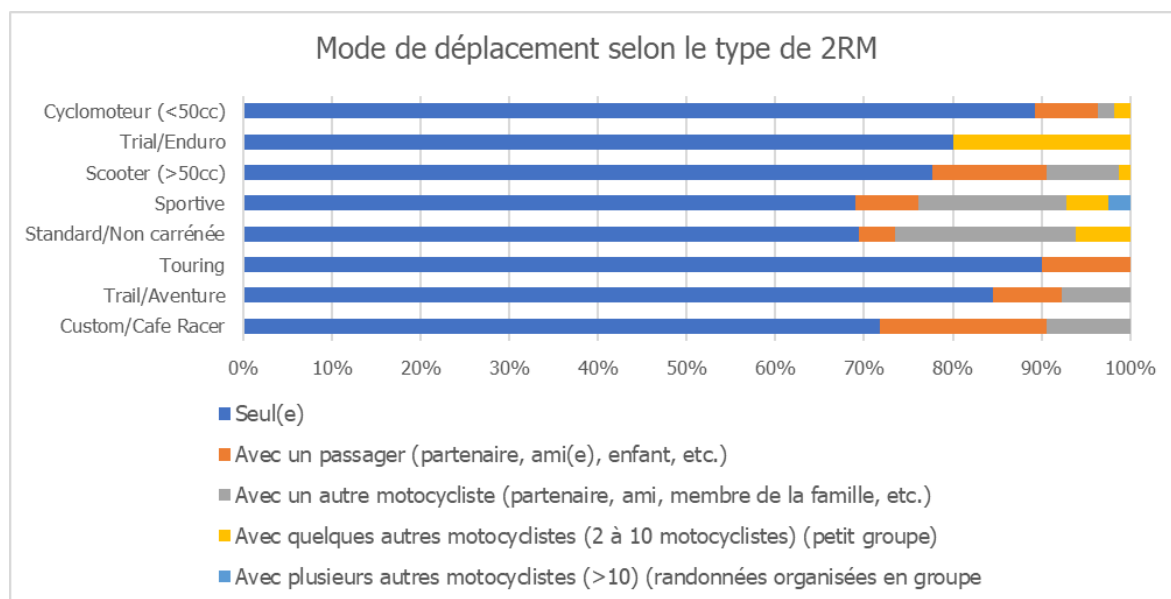


Figure 71: Mode de transport préféré des usagers du 2RM selon le type de 2RM

Ensuite, en ce qui concerne l'**activité principale** du conducteur, les données montrent que certains conducteurs sans activité - les *étudiants*, les *retraités* et les *employés* - conduisent plus souvent seuls comparé aux *directeurs de petites ou grandes entreprises*, *chercheurs d'emploi* et *indépendants*. Les *directeurs de petites ou grandes entreprises* tendent à rouler le plus souvent en groupe. Il convient cependant d'être prudent concernant ces dernières données car leur nombre est limité dans l'étude.

L'étude pointe également que le **nombre de kilomètres** parcourus a une influence également : plus le kilométrage est élevé, plus les usagers ont tendance à conduire avec passager ou un autre usager de 2RM.

En ce qui concerne la **saisonnalité** de la conduite, l'étude montre que les usagers qui roulent « toute l'année » préfèrent rouler seuls contrairement aux « saisonniers » qui préfèrent rouler avec un passager, un autre usager ou en groupe. Les usagers qui roulent « quasi toute l'année » et les « quasi saisonniers » ne se distinguent pas trop l'un de l'autre à la particularité près que les « quasi toute l'année », s'ils ne roulent pas seuls, rouleront avec un autre usager plutôt qu'un passager.

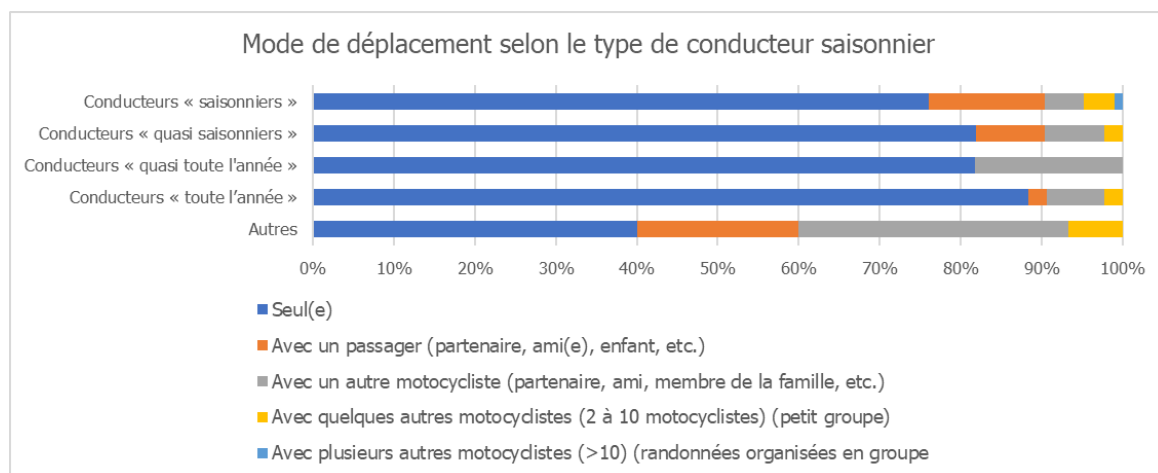


Figure 72: Usage du 2RM selon la saisonnalité de la conduite

Si l'on se penche sur le **type de déplacement** et la **fréquence** de ceux-ci, l'étude montre que plus l'utilisateur effectue des trajets de loisirs, moins il a tendance à le faire seul. Il préférera alors rouler avec un passager ou un autre usager. La différence est également notable pour les trajets professionnels par rapport aux trajets domicile-lieu de travail, mais aucune tendance claire ne ressort.

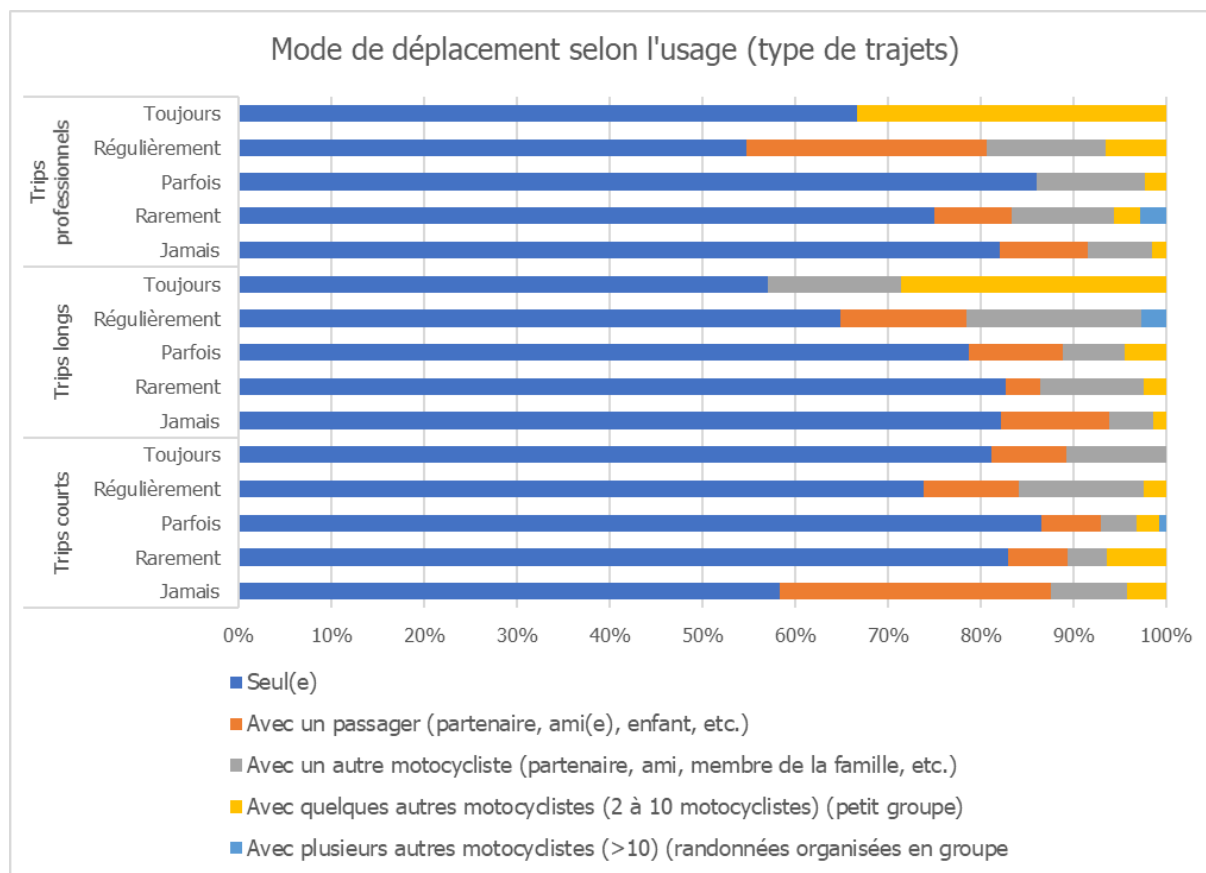


Figure 73: Caractéristiques de conduite en fonction du type de trajets

3.5.9 Motivations

Les raisons de choisir d'utiliser un 2RM varient fortement d'un usager à l'autre et alternent entre raisons pratiques (ex. *facilité de stationnement*, *rapidité de déplacement*) (près d'1 usager sur 2) et plaisir (ex. les *sensation* procurées). D'autres raisons pratiques telles que *flexibilité*, *facilité de déplacement*, *coûts moindres* sont également importantes pour 1 usager sur 3. La quête d'*adrénaline* et l'*aspect social* sont également mentionnés mais dans une moindre mesure. Enfin, les aspects de *maîtrise de la technique de la conduite*, le fait que le 2RM serait plus *sûr*, meilleur pour *l'environnement* ou encore le manque d'*alternatives*, font partie des raisons les moins fréquemment mentionnées. comme raisons de conduire un 2RM. La catégorie "autre" est très limitée et se réfère à des aspects tels que la sensation de détente, le fait qu'il s'agisse d'un hobby, l'utilisation sur de courtes distances ou comme second moyen de transport.

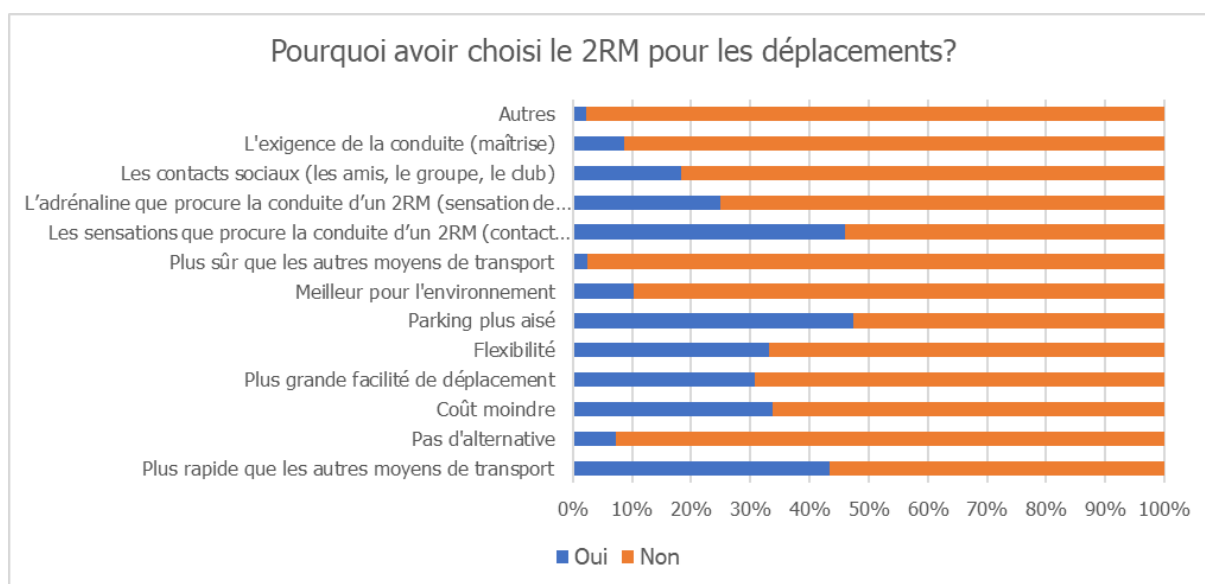


Figure 74: Motivations liées à la conduite d'un 2RM

Les différences entre les **hommes** et les **femmes** étaient à peine perceptibles. Seuls les hommes qui utilisent le 2RM sont plus susceptibles d'indiquer que le 2RM est plus rapide que d'autres modes de transport que les femmes.

La comparaison entre *motocyclistes* (>50cc) et *cyclomotoristes* (<50cc) illustre certaines différences : les *motocyclistes* (>50cc) penchent davantage vers les motivations liées aux sensations (sensations, adrénaline, facilité de déplacement) par rapport aux *cyclomotoristes* (<50cc) davantage motivés par des raisons de praticité (coûts, facilité de stationnement).

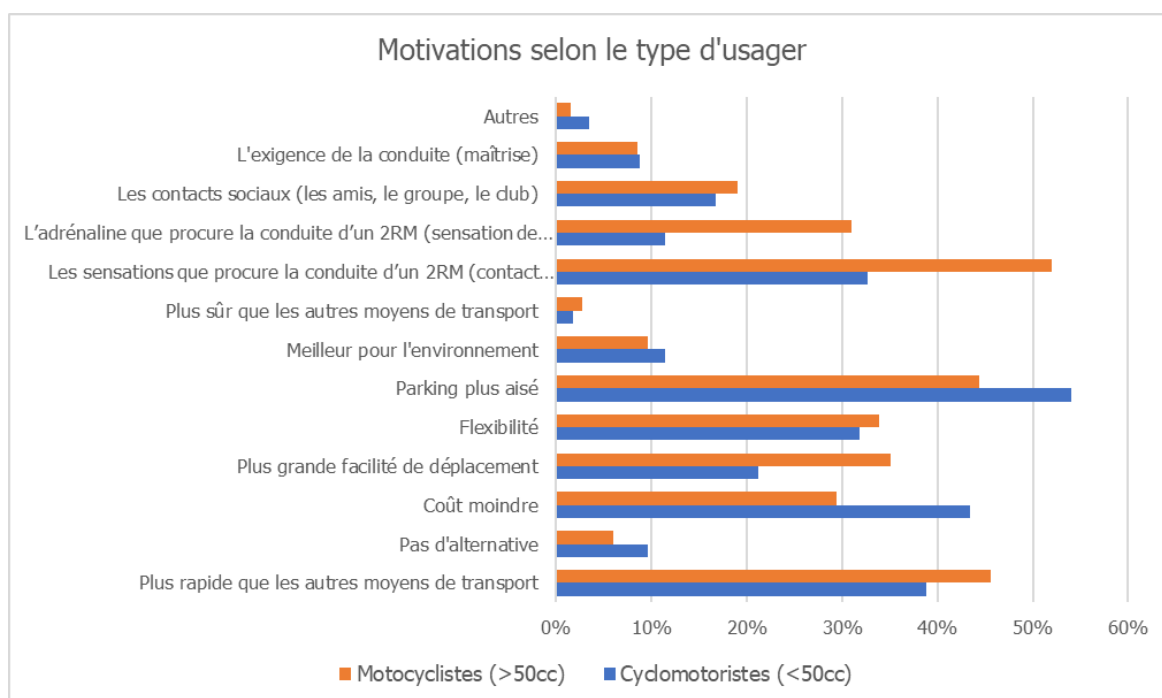


Figure 75: Différence de motivations entre le type d'utilisateur

Le **type de 2RM** semble également avoir une certaine influence sur les motivations. Les conducteurs de 2RM qui conduisent des motos *Sportives* (sport, aventure) ou des motos de grosse cylindrée (*Custom*/café racer et tourisme) semblent plus motivés par *l'adrénaline*, *l'usage des sens* que les usagers de *cyclomoteurs* (<50cc) et de *scooters* (>50cc) pour qui l'aspect *économique* prime davantage. Pour les autres raisons d'utiliser un 2RM, aucune différence n'a pu être notée en fonction du type de 2RM.

Tant pour le **niveau d'éducation** du conducteur que pour le fait que le conducteur ait fait une **pause** ou non, aucune différence n'a pu être trouvée, pas plus que pour l'**activité principale** des conducteurs, aucune différence significative n'a pu être trouvée. Par contre, l'analyse montre que les usagers ayant un **revenu** plus élevé indiquent plus souvent qu'ils conduisent en raison de *l'amélioration de l'environnement* et de la *facilité de stationnement*, tandis que les conducteurs ayant un revenu plus faible conduisent plus souvent pour l'*aspect social*.

L'étude montre également que les aspects tels que la *plus grande facilité de déplacement*, *l'adrénaline* et le fait d'être *plus rapide que les autres* sont souvent identifiés quand la fréquence d'usage du 2RM est élevée. Mais les aspects tels que la *flexibilité*, le *coût moins élevé*, la *facilité de stationnement*, le *manque d'alternatives* et les *sensations procurées par la conduite*, sont considérés comme aussi importants. Et, en toute logique, les conducteurs « quasi-toute l'année » citent plus souvent ces motivations que les conducteurs « quasi-saisonniers » puisqu'ils utilisent plus souvent leur 2RM.

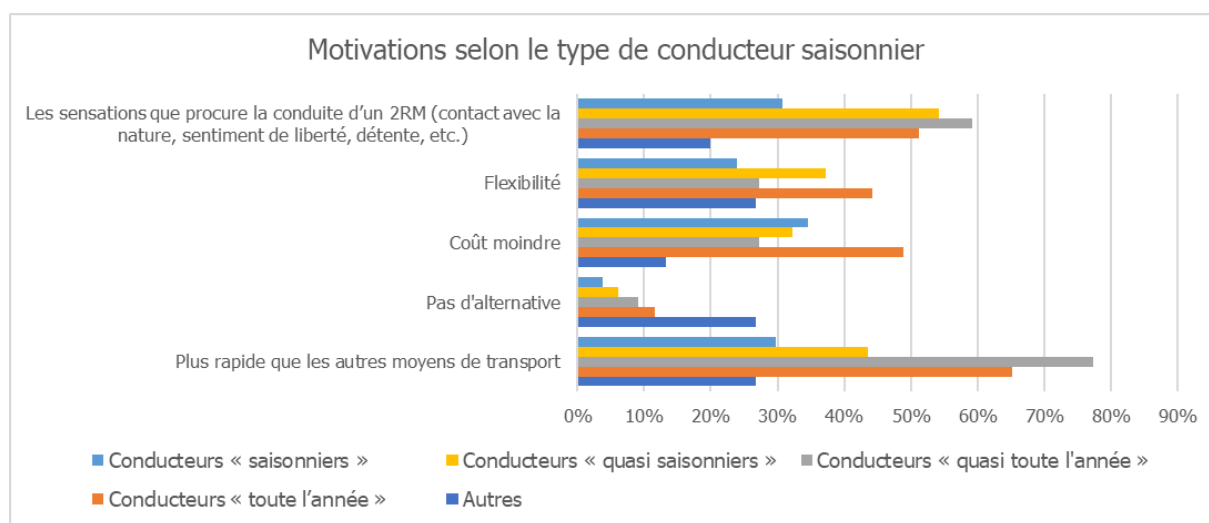


Figure 76 Variation des motivations selon la saisonnalité de la conduite

Le **type de trajets** influence également légèrement les motivations de conduite. D'une manière générale, il apparaît que pour les déplacements *domicile-travail*, qui se déroulent plus souvent dans un contexte *urbain*, les aspects pratiques (ex. un plus grand confort, un trajet plus rapide par rapport aux alternatives, ou l'absence d'alternative) sont importants, alors que les déplacements de loisirs dans un contexte *rural* tendent à privilégier les *aspects émotionnels* (ex. l'aspect social, *l'usage des sens*, la sensation d'*adrénaline*).

Le manque d'alternative ainsi que les facilités de stationnement sont des critères plus importants que les aspects environnementaux et sociaux pour ceux qui roulent davantage en milieu *urbain*. A l'inverse, les aspects environnementaux touchent les usagers qui roulent davantage dans un contexte *rural*. Enfin les aspects de gain de temps, de confort, des ressentis, de l'adrénaline et l'aspect social sont plus importants pour les usagers qui roulent davantage dans un contexte *autoroutier*.

Il apparaît également que les usagers 2RM qui préfèrent rouler **seuls** accordent moins d'importance aux aspects sociaux et environnementaux que ceux qui préfèrent **rouler en groupe**.

Enfin, l'étude illustre également que les conducteurs ayant un **âge** et une **expérience de conduite** plus élevés sont plus sensibles aux aspects de *coûts* et *d'impact sur l'environnement*, ainsi que la *facilité de stationnement* et *l'usage des sens*. Les moins âgés et/ou les moins expérimentés indiquent par contre que ces sont davantage le manque d'alternative et la sensation d'adrénaline qui déterminent leur choix.

Il est à noter que ce sont les conducteurs ayant moins d'expérience qui indiquent le plus souvent qu'ils conduisent parce qu'ils trouvent le 2RM plus sûr, pouvant possiblement induire une perception idéalisée de la conduite moto.

3.6 L'usage des équipement

3.6.1 Port d'équipements de protection individuelle

Bien qu'importantes pour les deux catégories, les notions d'équipement s'appliquent davantage aux conducteurs de motos et *scooters* (>50cc) qu'aux *cyclomotoristes* (<50cc). Son usage est fortement lié à la mobilité des usagers.

Si l'étude montre que le revenu n'a pas d'influence sur le choix de porter des « vêtements ordinaires » (*veste ordinaire, pantalon ordinaire, etc.*), il apparaît que les **aspects législatifs**, différents entre *cyclomotoristes* (<50cc) et *motocyclistes* (>50cc), le **type de voyage** et éventuellement la **sensibilisation** jouent un rôle plus important dans les choix d'équipements de protection individuelle.

3.6.1.1 Les casques

Le casque étant un équipement obligatoire, l'étude s'est limitée à relever le taux et le contexte d'usage d'une tendance récente liée aux casques fluorescents. Les réponses montrent que près d'1 usager sur 3 en possède un et que un certain nombre d'entre eux détiennent plusieurs casques. Il semble également que le choix du port d'un casque dépende du type de trajet.

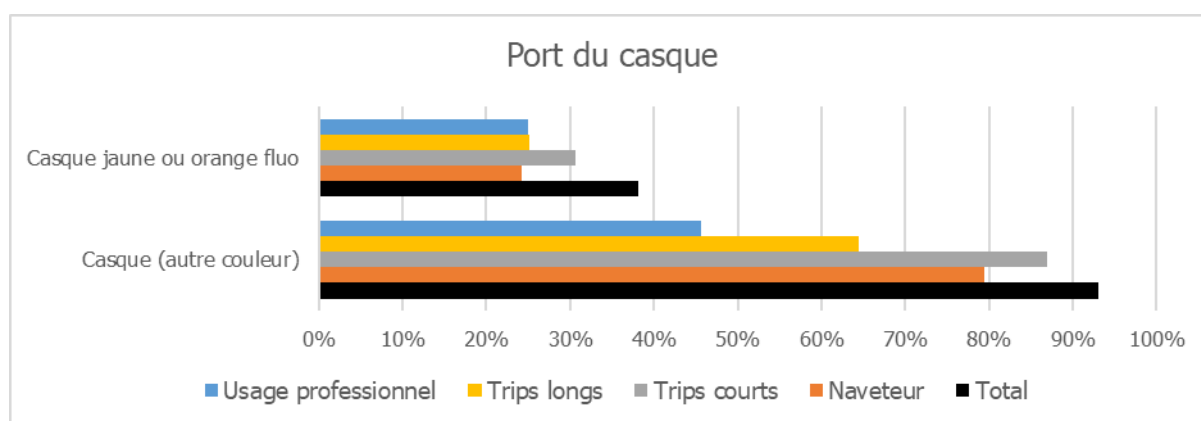


Figure 77: Port du casque par les usagers de 2RM.

3.6.1.2 Les vestes

Dans l'ensemble, une *Veste 'de ville' (ordinaire)* (n'importe quelle veste à manches longues non conçue pour la moto, inclus le 'jeans') est utilisée par 1 usager sur 3 pour les trajets courts et les trajets domicile-travail. Pour les trajets longs (loisirs ou professionnels), ce chiffre n'est plus que de 1 sur 5. Les *cyclomotoristes* (<50cc) sont les plus nombreux à porter une veste ordinaire, puisque 1 cyclomotoriste sur 2 porte une *veste ordinaire* pour se rendre au travail ou pour des trajets courts et 1 sur 3 porte pour de longs trajets de loisirs.

Les *vestes de moto spécifiques avec protections* sont utilisées par un peu plus que la moitié des usagers de 2RM. Cette utilisation est naturellement plus élevée chez les *motocyclistes* (>50cc) et plus faible chez les *cyclomotoristes* (<50cc). Les *vestes spécifiques pour motocyclistes (>50cc) mais sans protection* sont également utilisés par 1 usager sur 3, sans distinction d'usage entre *motocyclistes* (>50cc) et *cyclomotoristes* (<50cc). Les alternatives textiles sont préférées aux alternatives en cuir pour ce qui est des vestes. Les *gilets réfléchissants* sont souvent utilisés par les deux types d'usagers 2RM, et les *gilets airbag* sont également utilisés par l'ensemble des usagers. Ces derniers sont plus souvent utilisés pour les *trajets de loisir* que pour les déplacements quotidiens.

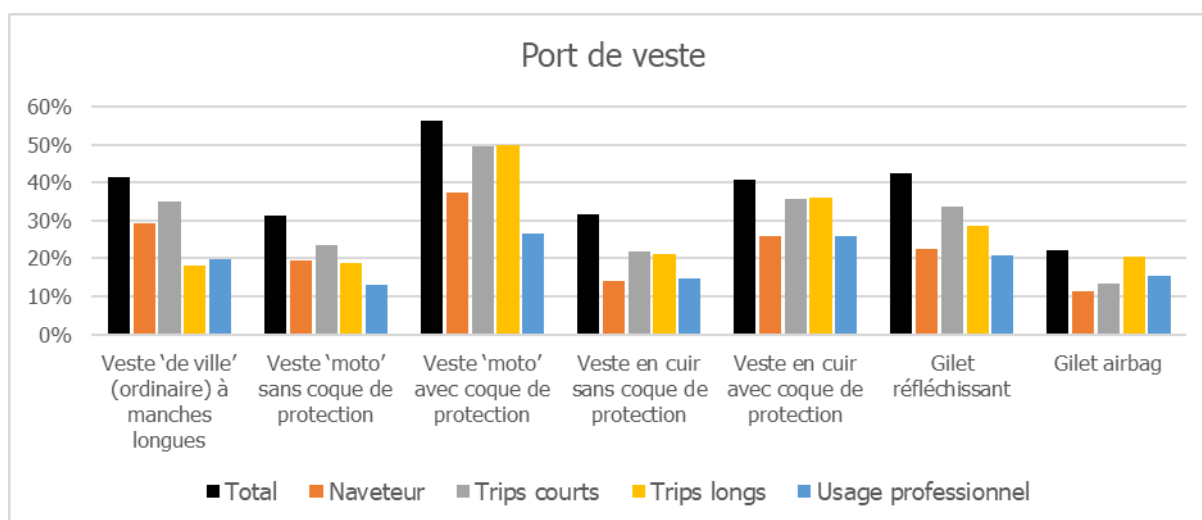


Figure 78: L'usage des différentes vestes par les usagers 2RM

3.6.1.3 Les pantalons

L'étude montre que le port de *pantalons spécifiques aux motos avec protections* est le plus fréquent pour les balades de loisirs courtes/longues (soit 45% à 50%). Les *cyclomotoristes (<50cc)* portent un pantalon spécifique mais dans une moindre mesure (1 sur 3). Il s'agit principalement de déplacements de loisirs ou professionnels et moins de déplacements domicile-travail. Les *pantalons de moto en cuir* sont également populaires, mais davantage chez les *motocyclistes (>50cc)* pour les trajets de loisirs.

L'usage de *pantalons ordinaire* (qui inclut la paire de jeans) reste cependant courant pour l'ensemble des usagers 2RM (presque 1 sur 2), en particulier pour les *cyclomotoristes (<50cc)*, notamment et surtout pour les trajets-navette *domicile-travail* et les courts *trajets de loisir* (35 à 38 % de l'ensemble des usagers et 46 à 48% des *cyclomotoristes (<50cc)*).

Il a également été constaté que le short était utilisé par 2 conducteurs sur 10, ceci tant pour les *motocyclistes (>50cc)* que pour les *cyclomotoristes (<50cc)*.

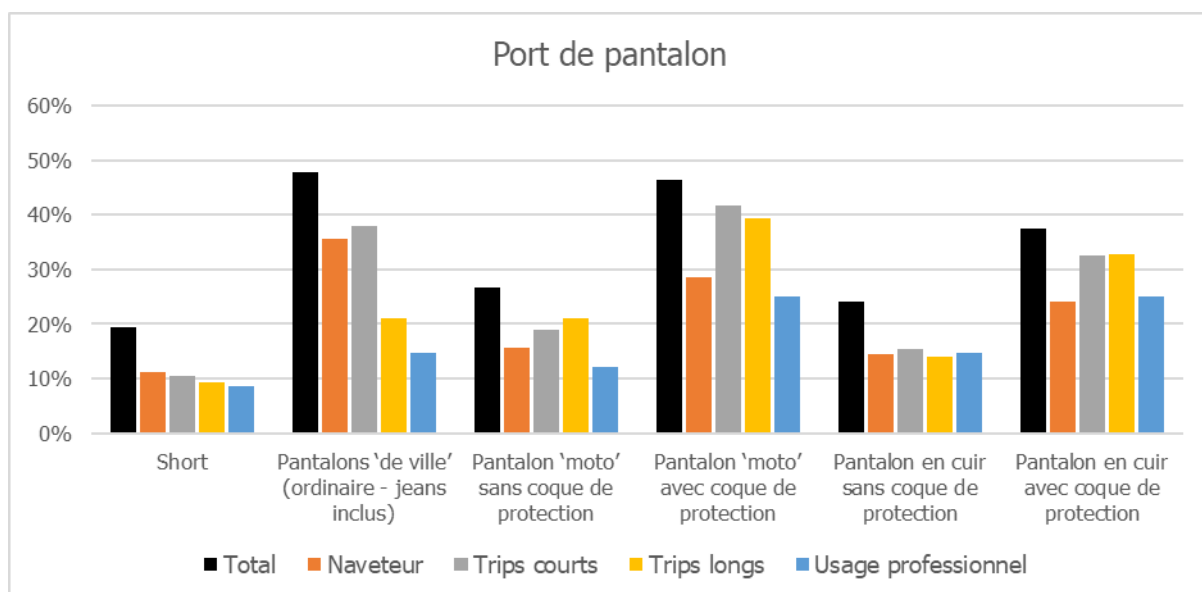


Figure 79: Port de différents types de pantalon selon le types de trajets

3.6.1.4 Les gants

Les *gants renforcés* (avec ou sans coques de protection ajoutées) sont les plus fréquemment utilisés (38% dans le cas de trajets *domicile-travail* et 51% pour les trajets de loisirs). Les *gants ordinaires* sont également populaires (33% pour dans le cas de trajets *domicile-travail* et 25 à 35% pour les trajets de loisirs).

Les *cyclomotoristes* (<50cc) sont les plus susceptibles de porter des gants ordinaires (49 % pour les trajets *domicile-travail* et 45 % à 52 % pour les *trajets de loisir* longs ou courts), mais les gants ordinaires sont également populaires auprès des *motocyclistes* (>50cc) (26 % pour les trajets *domicile-travail* et 27 % pour les déplacements de loisirs courts).

Les *gants spécifiques aux motos avec protections* sont principalement utilisés par les *motocyclistes* (>50cc) (67%) pour les trajets de loisirs (60 %) et les navetteurs (46 %). Les *cyclomotoristes* (<50cc) utilisent également ce genre de gants, mais dans une moindre mesure (40% quel que soit le type de trajet).

Le *port de gants sans protection* est également fréquent et ne diffère pas entre *motocyclistes* (>50cc) et *cyclomotoristes* (<50cc) (1 sur 3 pour les courts *trajets de loisir* et 1 sur 5 pour les trajets *domicile-travail* et les longs trajets de loisirs).

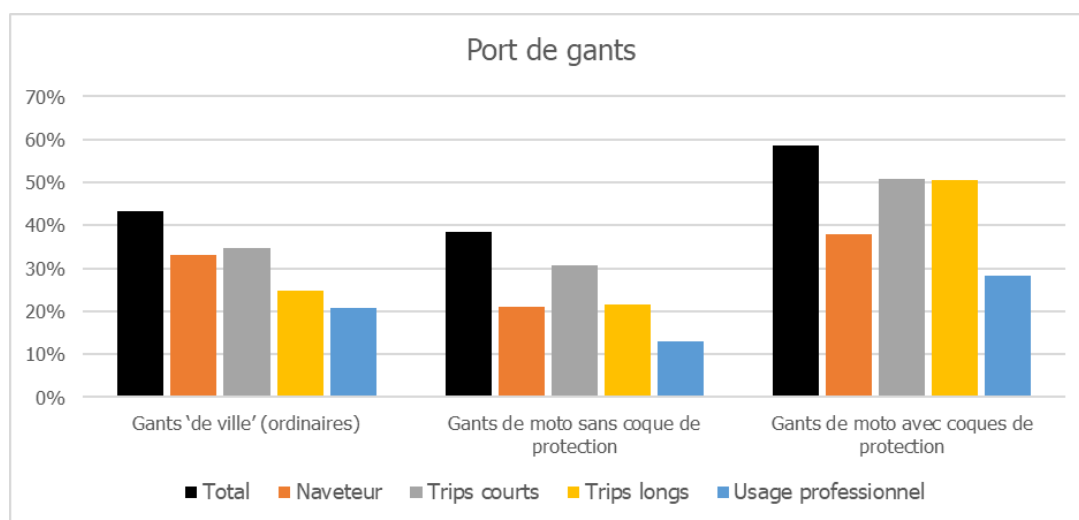


Figure 80: Port de différents gants par les usagers de 2RM

3.6.1.5 Les chaussures/bottes

L'étude montre qu'une majorité d'usagers portent des *bottes spécifiques pour l'usage de la moto* (30 % des usagers pour les trajets quotidiens et 40 % pour les loisirs) , mais les *chaussures basses de ville* et les *bottillons de ville ordinaires* sont également populaires.

Les *petites chaussures de ville* sont principalement utilisées pour les trajets *domicile-travail* ou de *courts trajets de loisir* (27%). Ce type de chaussure est moins utilisée pour les longs *trajets de loisir* et les déplacements professionnels. L'étude montre que ce sont les *cyclomotoristes* (<50cc) qui les portent le plus souvent pour des trajets *domicile-travail* (35%) ou pour de petits déplacements de loisirs (44%). 20% des *motocyclistes* (>50cc) portent également ce genre de chaussures pour leurs trajets *domicile-travail* ou les petits déplacements de loisirs.

Les *bottes de ville ordinaires* sont quant à elles portées aussi souvent par les *cyclomotoristes* (<50cc) que par les *motocyclistes* (>50cc) (en général 1 usager sur 3, quel que soit le type de trajet)

Enfin, les *bottes avec protections spécifiques pour l'usage de la moto* sont quant à elles privilégiées par les *motocyclistes* (>50cc) pour les trajets *domicile-travail* (39%) et pour les loisirs (45% à 48%). Les *cyclomotoristes* (<50cc) les utilisent également pour les loisirs pour les *trajets de loisir* courts (19%) et longs (25%).

Les *bottes de moto sans protection spécifiques* sont également portées, mais moins fréquemment.

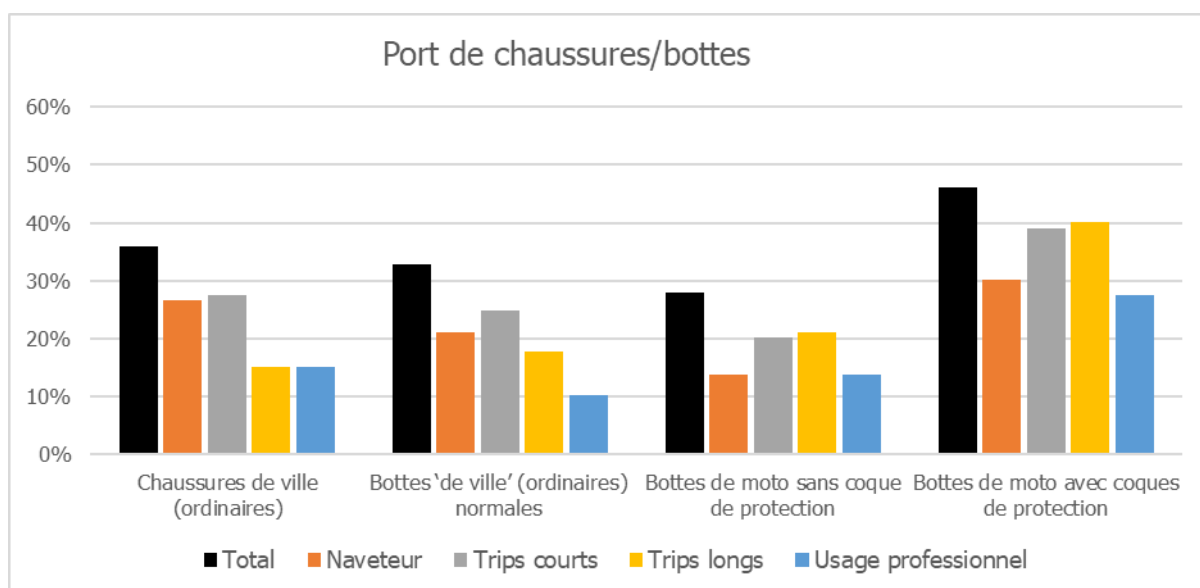


Figure 81: Port de différents types de chaussures selon le type de trajets

3.6.1.6 Autres équipements

Il existe également d'autres types d'équipements : protections auditives (bouchons d'oreille), combinaison moto (une pièce), sous-vêtements en kevlar, protection pluie (entière ou seulement le pantalon), protection dorsale, protection cervicale.

L'étude montre que l'usage de *protection auditive*, *sous-vêtements en Kevlar* et *combinaison de moto d'une seule pièce* est faible tant parmi les *motocyclistes (>50cc)* que parmi les *cyclomotoristes (<50cc)*, et utilisé davantage pour les *trajets de loisir* que pour les trajets *domicile-travail*.

Les *vêtements de pluie* sont par contre fréquemment utilisés (2 usagers sur 5), et ce pour les différents types de voyages.

Enfin, l'usage de *protections dorsales* et *cervicales* se retrouve davantage chez les *motocyclistes (>50cc)* pour les trajets de loisirs.

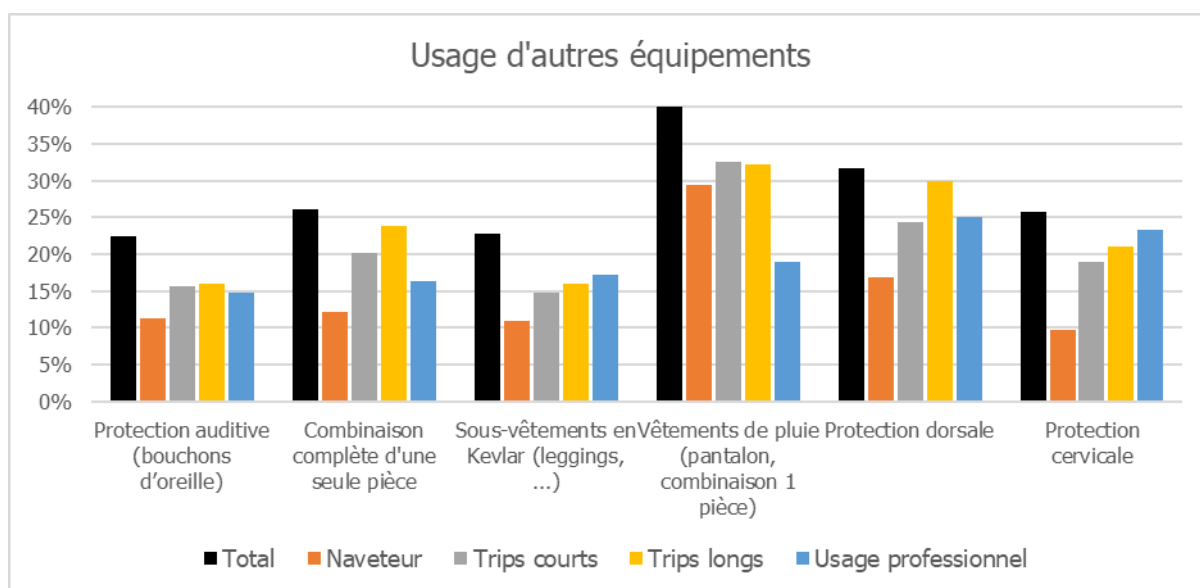


Figure 82: Port d'autres formes d'équipement de protection selon le type de trajet

3.6.2 Critères d'achat des répondants

Les données de l'étude montrent que la *sécurité* et la *protection contre les conditions climatiques* sont les déterminants d'achat les plus souvent cités par les usagers 2RM face à l' *apparence/look*, le *confort/praticité* et la *visibilité dans le trafic*, même si ces derniers restent des facteurs importants dans le processus de décision.

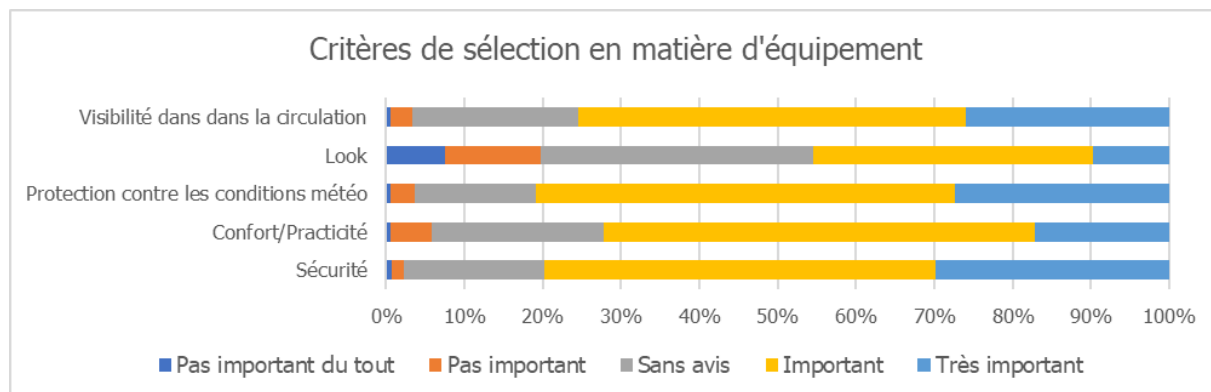


Figure 83: Aspects que les conducteurs 2RM trouvent importants lors de l'achat d'un équipement

Plus les usagers dépensent d'argent en équipement, plus ils accordent d'importance aux aspects *sécurité*, *confort/praticité* et à la *protection contre les intempéries*. Comme les équipements sont souvent plus chers lorsque ces aspects sont inclus (ex. GoreTex pour l'étanchéité, ventilation, meilleure protection contre les chocs, etc.), cela peut expliquer les dépenses plus élevées.

Pour les autres aspects (c'est-à-dire l'apparence et la visibilité), aucune différence n'a pu être trouvée, ce qui signifie que les usagers ne veulent pas payer plus pour ces aspects, ou que les vêtements ne sont pas plus chers en fonction de ces aspects.

Les déterminants d'achat ne diffèrent pas selon le genre et aucune différence n'est à relever entre *motocyclistes* (>50cc) et *cyclomotoristes* (<50cc). L'étude pointe cependant que les conducteurs de *moto Sportives* et de *moto type Trail/Adventure* considèrent l'aspect « sécurité » comme légèrement moins important que les conducteurs d'autres véhicules. Ce sont les conducteurs de motos de tourisme (*Touring*) qui accordent la plus grande attention à la sécurité. Pour les autres catégories, les différences sont moins prononcées.

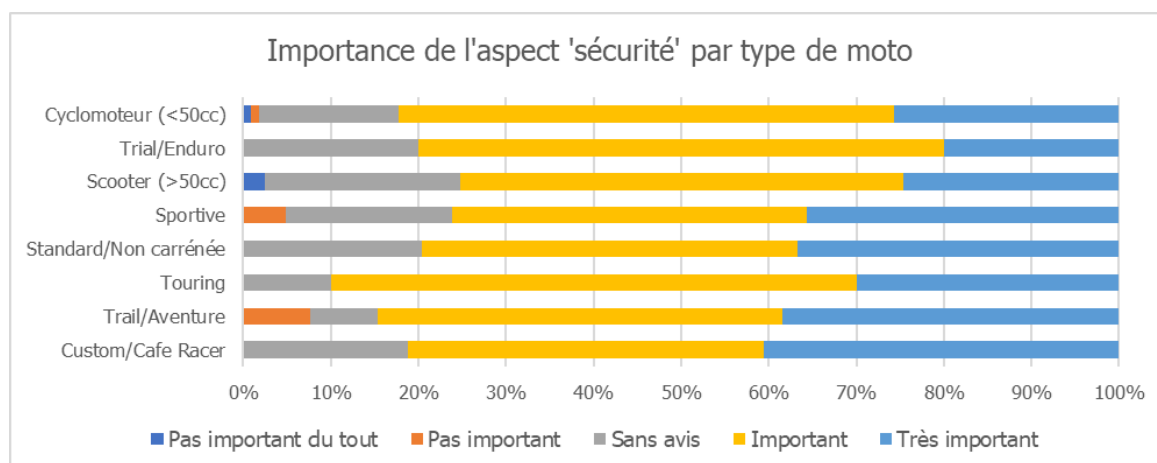


Figure 84: Importance de l'aspect "sécurité" dans les équipements selon le type de 2RM

L'étude montre également que les conducteurs qui ont passé un **examen** ou suivi une **formation post-permis** dépensent non seulement plus pour leur équipement mais considèrent également le critère de l'*apparence* comme plus important au moment de l'achat. Le critère de l'apparence semble donc être déterminant pour que les usagers qui dépensent plus en équipement, même si ce critère reste le facteur de choix le moins important.

Une analyse des **revenus** montre des priorités différentes en matière d'équipement. En général, plus le revenu augmente, plus l'attention est portée sur la *sécurité*, le *confort/praticité*, la *protection contre les intempéries* et la *visibilité dans le trafic*.

L'étude constate que le critère *sécurité* n'est pas la priorité des usagers à faible revenu (<10.000€). De même pour les aspects de *confort/praticité* (63,2% d'entre eux déclarent que le confort/praticité ne sont pas importants ou n'ont pas d'opinion - cette proportion est bien moindre parmi la catégorie aux revenus plus élevés).

Pour la *protection contre les intempéries*, la même tendance peut être observée, bien que ce soient les personnes aux revenus moyens (25 000 à 35 000€) qui accordent le plus d'attention à la *résistance aux intempéries* (85,2%).

Enfin, l'attention portée à la *visibilité dans le trafic* est également plus élevée chez les conducteurs aux revenus les plus élevés (elle fluctue autour de 78%) alors qu'elle n'est que de 36,8% dans la catégorie des revenus les plus faibles.

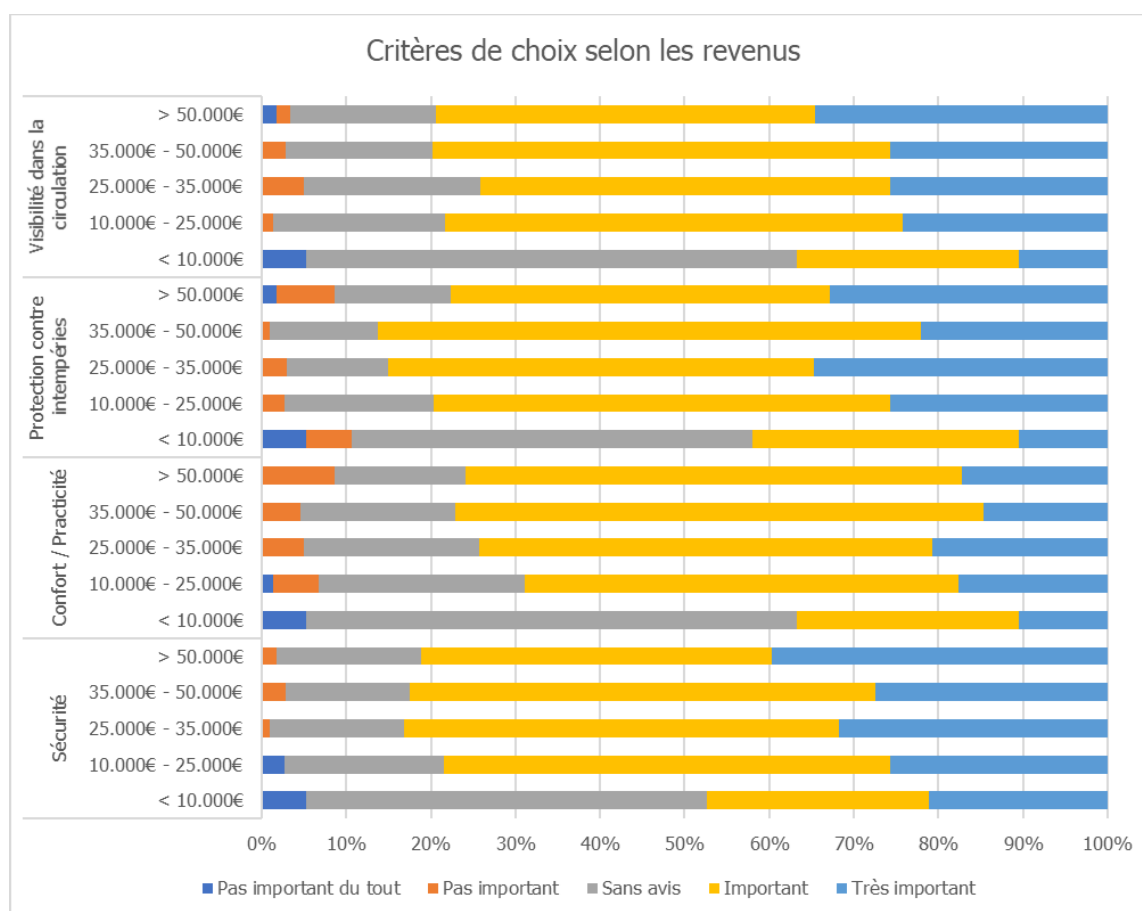


Figure 85: Critères que les conducteurs considèrent importants lors de l'achat d'un équipement en fonction du revenu familial

Le **niveau d'éducation** joue également un rôle dans l'importance accordée à certains critères de choix d'équipement. Les usagers ayant un niveau d'éducation plus élevé (doctorat, master, licence) accordent plus d'attention aux aspects de *sécurité*, de *confort/praticité* et de *visibilité dans le trafic*. Les usagers ayant un niveau d'éducation plus faible (éducation inférieure, éducation secondaire) accordent plus d'attention à l'*apparence de l'équipement*, tandis que les usagers ayant un niveau d'éducation plus élevé y accordent moins d'attention.

La priorité accordée à certains critères de choix d'équipement diffère également selon la **saisonnalité** de la conduite. Les conducteurs roulant toute l'année et quasi toute l'année accordent plus d'importance à la *sécurité*, au *confort* et à la *praticité*, à la *visibilité* et à la *résistance aux intempéries* que les conducteurs saisonniers et quasi-saisonniers.

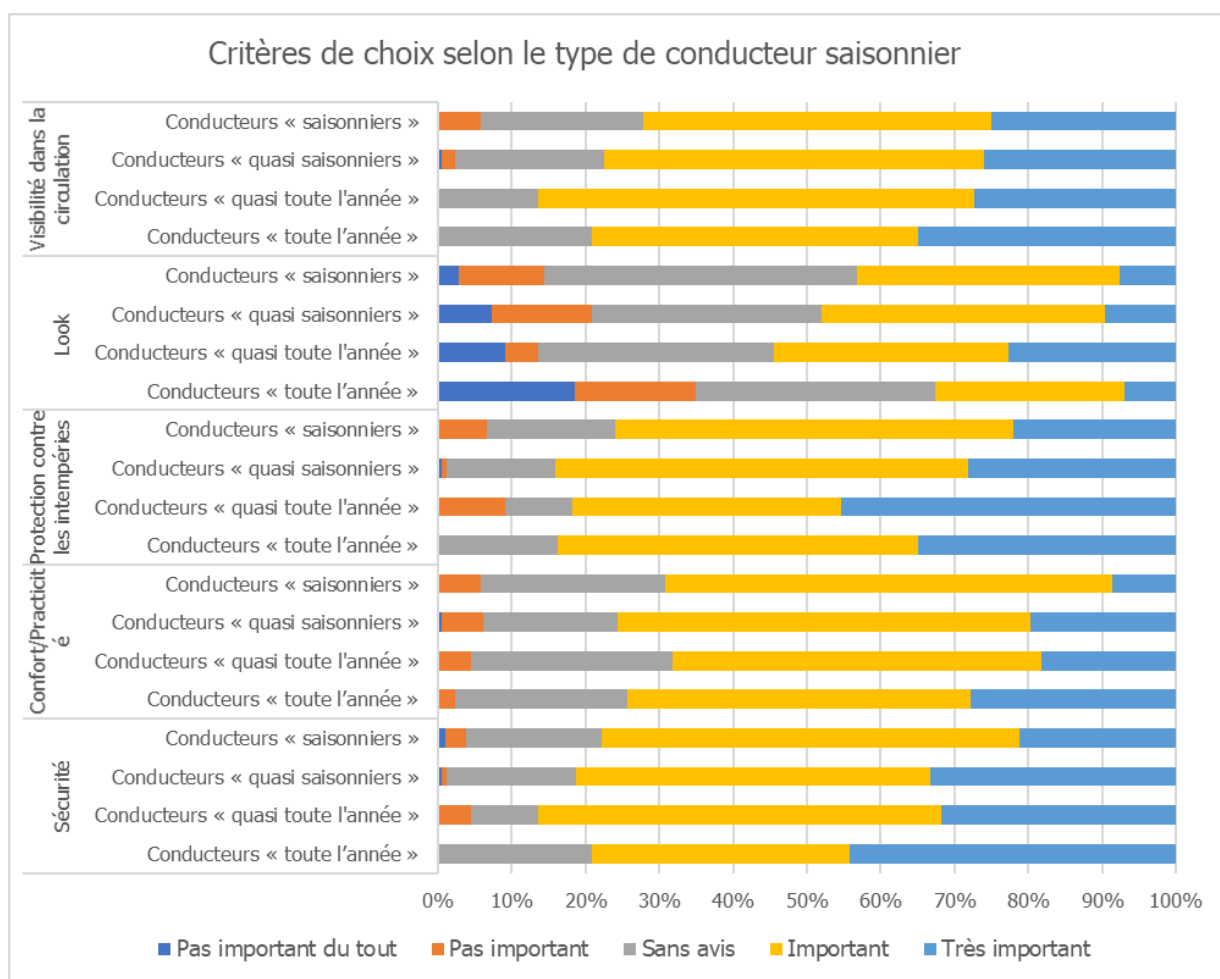


Figure 86: Critères que les conducteurs considèrent importants lors de l'achat d'un équipement selon le type d'utilisateur saisonnier

Une différence a également été observée en ce qui concerne le **type de déplacement** effectué et sa **fréquence**.

En général, ceux qui accordent le plus d'attention aux critères de *sécurité*, de *confort/praticité*, de *résistance aux intempéries*, d'*apparence*, et de *visibilité dans le trafic* sont les usagers qui font fréquemment la navette domicile-lieu de travail; ceux qui y accordent le moins d'importance sont ceux qui utilisent leur 2RM pour des déplacements professionnels. Entre les deux, on retrouve les usages de loisirs et les *navetteurs* occasionnels.

Le **contexte de circulation** (autoroute, campagne, ville) a une influence limitée sur ces critères. L'étude relève seulement que le critère d'*apparence* augmente en importance au plus l'usage sur autoroute est fréquent. A l'inverse les critères de *confort* et de *praticité* sont plus importants pour la conduite en contexte *rural*.

Enfin, l'**âge** et de l'**expérience** de conduite joue un rôle également : plus le conducteur est âgé ou plus son expérience sera grande, plus il accordera d'attention aux critères de *sécurité*, à la *résistance aux éléments* et à la *visibilité* dans la circulation, contrairement aux conducteurs plus jeunes et moins expérimentés qui eux accordent plus d'importance à l'*apparence*.

3.6.3 Connaissance des normes liées aux équipements de protection individuelle

L'étude s'est ensuite penchée sur la connaissance du marquage CE par les usagers et sa prise en compte lors de l'achat selon les équipements.

Les réponses indiquent clairement que le marquage CE est un critère d'achat important en ce qui concerne le casque (43%). Cette proportion diminue sensiblement pour les autres équipements (de 22% à 25%). 30% des usagers déclare faire confiance à la marque sans se poser de question. Un quart des répondants (25%) déclarent ne pas y avoir pensé du tout lors de l'achat... Enfin, un usager sur cinq déclare qu'il n'y avait pas de marquage CE sur ses équipements ou que le marquage CE n'était pas important.

Peu de différence sont constatées entre les différents types d'équipement à l'exception du casque pour lequel le marquage CE semble plus important. Situation paradoxale puisque qu'il s'agit du seul équipement moto pour lequel le marquage CE est obligatoire pour la vente en Belgique.

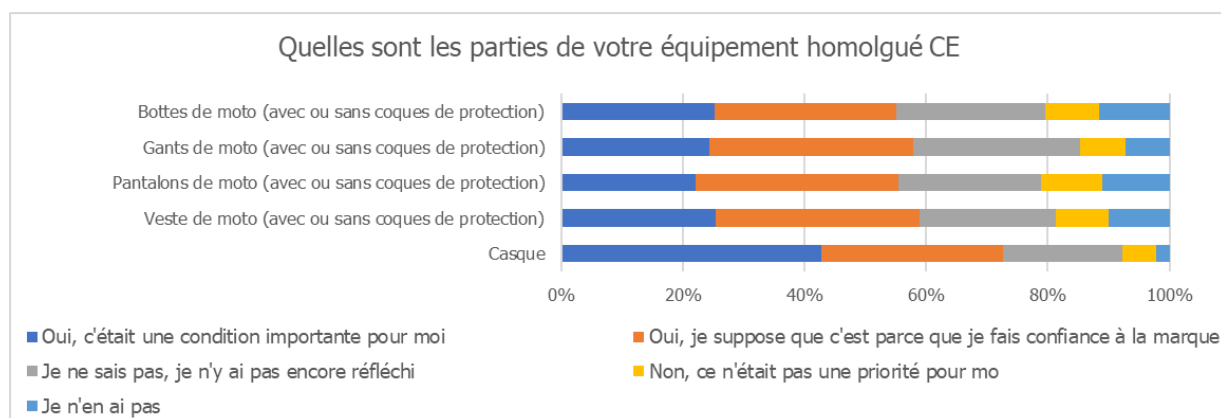


Figure 87: Parties de l'équipement qui sont approuvées CE parmi les conducteurs 2RM

Si les **revenus** en tant que tels n'ont aucune influence sur l'attention portée au marquage CE, on notera toutefois qu'un plus d'un usager dépensera d'argent pour son équipement dans l'ensemble, plus il accordera d'importance au marquage CE de ses équipements. Ainsi, les usagers qui dépensent plus indiquent souvent que c'était une condition importante ou qu'ils font confiance à la marque. Les usagers qui dépensent moins sont plus susceptibles de ne pas avoir le marquage CE ou de ne pas lui donner la priorité.

Les résultats montrent plusieurs différences:

- de **genre** : Les femmes se montrent moins attentives au marquage CE de façon consciente (critère d'achat moins important) ou inconsciente (ne sait pas) ;
- selon le **type de 2RM** : contrairement aux *motocyclistes* (>50cc), les équipements des *cyclomotoristes* (<50cc) sont moins souvent marqués CE, ces derniers considérant également moins souvent le marquage CE comme un critère d'achat important. Ce constat est aussi valable pour les scooteristes (>50cc).
Les conducteurs de motos accordent plus d'importance au marquage CE mais n'indiquent pas forcément en avoir tenu compte lors de l'achat de leurs équipements. Ce sont, in fine, spécifiquement les usagers de motos de tourisme et de motos *Sportives* qui attachent le plus d'importance aux normes de leurs équipements.
- selon l'**usage saisonnier** : en ce qui concerne le casque spécifiquement, les usagers *presque toute l'année* accordent beaucoup d'importance à la certification du casque, au-delà de la confiance en la marque, alors que les usagers *saisonniers* ou *quasi-saisonniers* étaient plus susceptibles de simplement faire confiance à la marque, voire ne pas y avoir pensé ('aucune idée, je n'y ai pas encore pensé') et indiquer que ce n'était pas un critère prioritaire pour eux.

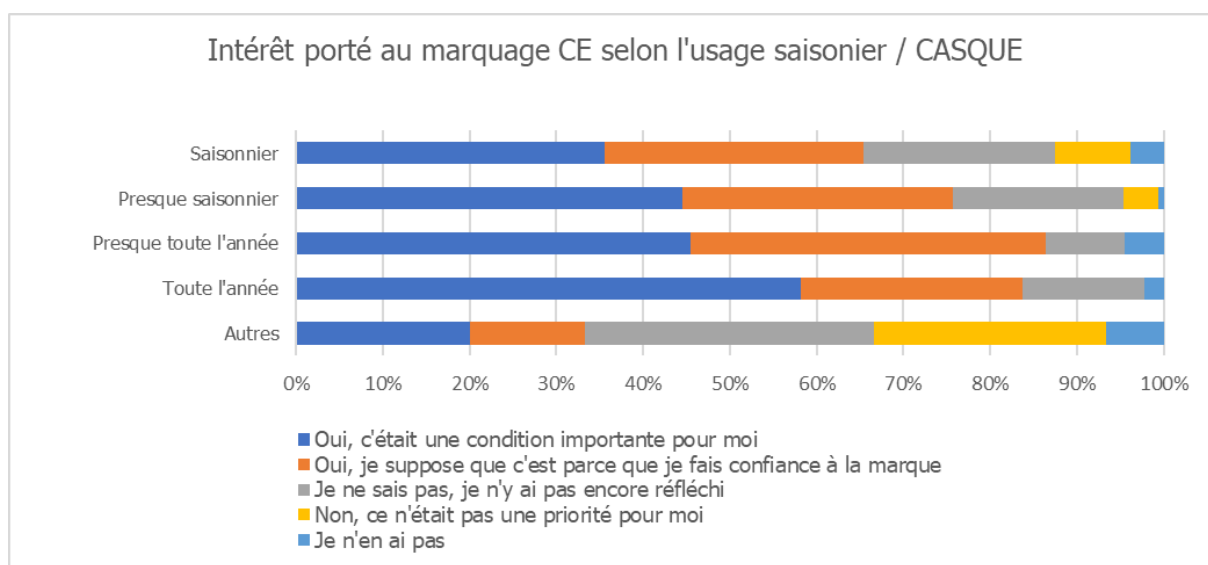


Figure 88: Intérêt porté au marquage CE pour le casque selon l'usage saisonnier

- le **nombre de kilomètres parcourus** et la **fréquence d'usage** : plus le kilométrage annuel ou la fréquence d'usage hebdomadaire d'un usager sont élevés, plus il accordera une attention active (au-delà de la confiance en la marque) à la certification de ses équipements (vestes, les gants et les bottes).
- le **type de déplacement**: aucune différence entre les *navetteurs* et les courts *trajets de loisir* n'a pu être observée. Il peut dès lors être conclu que la fréquence de ce type de trajets n'impacte en rien l'intérêt pour la norme CE. Pour les longs *trajets de loisir* et les trajets professionnels, on constate que la fréquence de ce type de trajets impacte l'intérêt pour la norme CE ou la confiance dans la marque. Un usager roulement moins fréquemment indiquera plus souvent un manque d'intérêt pour le marquage CE ou ne pas en faire une priorité.
- le **contexte de conduite** (*urbain, rural* ou *autoroutier*) : les usagers 2RM qui conduisent en zone *urbaine* accordent moins d'attention au marquage CE comparé à ceux qui roulent en milieu *rural*. Les usagers qui, par contre, indiquent rouler plus fréquemment sur autoroutes prêtent sensiblement plus d'attention au marquage CE.
- l'**âge** et l'**expérience** : l'âge ne joue un rôle qu'en ce qui concerne le casque ; les résultats montrent que les usagers plus âgés attachent plus d'importance à la certification CE lors de l'achat comparé aux usagers plus jeunes. L'expérience de conduite, elle, joue un rôle tant pour le casque que pour les gants et la vestes. Là, les résultats montrent que plus l'expérience est grande, plus grande est l'attention à la certification CE.

Aucun lien avec les accidents n'a pu être établi. Les réponses montrent par contre que les *motocyclistes* (>50cc) se déclarant en accord avec les affirmations relatives à l'équipement et aux comportements à risque (attitude/facteur 1²²) accordaient plus d'attention au marquage CE. De même, les usagers se déclarant en accord avec les affirmations liées à l'information et à la conscientisation (Attitude/facteur2) étaient également plus susceptibles de prêter attention au marquage CE. Toutefois, il convient de noter que les usagers dont les équipements ne portent pas de marquage CE ne sont pas nécessairement en désaccord avec les affirmations liées aux comportements à risque, soulignant l'existence d'autres facteurs expliquant leur choix de ne pas avoir le marquage CE sur leurs équipements.

Les *motocyclistes* (>50cc) montrant un plus grand désaccord avec les affirmations liées aux équipements et aux comportements à risque (facteur 1) et/ou celles liées à l'information/connaissances (facteur 2) n'accordent pas non plus grand importance au marquage CE.

²² voir 3.7.1 Attitudes générales vis-à-vis de la conduite de 2RM

3.6.4 Les budgets alloués aux équipements de protection individuelle

L'étude a également analysé les budgets dédiés aux équipements de protection individuelle depuis le début de l'expérience de conduite des usagers.

Les chiffres montrent une distribution équilibrée des dépenses jusqu'à hauteur de 5000€. Seule une très faible proportion de usagers 2RM (2,8%) déclare dépenser plus de 5000€, au total, pour son équipement.

Il faut toutefois tenir compte du fait que les dépenses sont calculées sur l'ensemble d'une carrière et qu'il est donc possible que les personnes qui ont roulé en 2RM depuis plus longtemps aient dépensé plus d'argent au total simplement du fait d'avoir roulé plus longtemps. Les dépenses d'équipement augmentent en effet avec **l'expérience de conduite**.

Le **genre** semble avoir un impact sur les dépenses d'équipement, car les conducteurs masculins dépensent généralement plus d'argent pour leur équipement que les conductrices. Par exemple, 50,8% des usagers masculins dépensent plus de 1000€ pour leur équipement, alors que ce chiffre n'est que de 36,1% pour les femmes. Cette situation pourrait partiellement s'expliquer par le fait que celles-ci ont également moins d'expérience ou roulent moins longtemps.

Les **cyclomotoristes (<50cc)** dépensent également moins d'argent pour leur équipement que les **motocyclistes (>50cc)**. 56,4% des **motocyclistes (>50cc)** dépensent plus de 1000€ pour leur équipement alors que ce chiffre n'est que de 23% pour les **cyclomotoristes (<50cc)**. 50,4% des **cyclomotoristes (<50cc)** dépensent même moins de 500€ alors que ce n'est que taux n'est que de 15,3% pour les **motocyclistes (>50cc)**. La principale explication se trouve vraisemblablement dans le fait que l'équipement spécifique moto, porté plus fréquemment par les **motocyclistes (>50cc)**, est aussi souvent plus coûteux.

L'étude montre également que les usagers de motos *Touring* (de tourisme), *Sportives* et *Custom/Café Racers* dépensent le plus en équipement, comparés aux usagers de *cyclomoteurs (<50cc)* et de *scooters (>50cc)*.

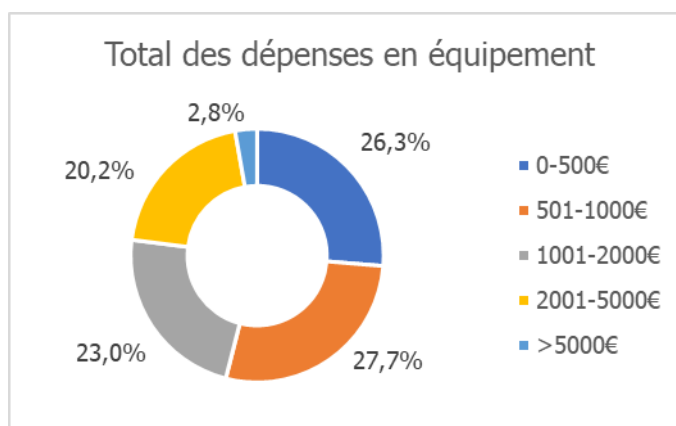


Figure 89 Total des dépenses en équipement individuel de protection

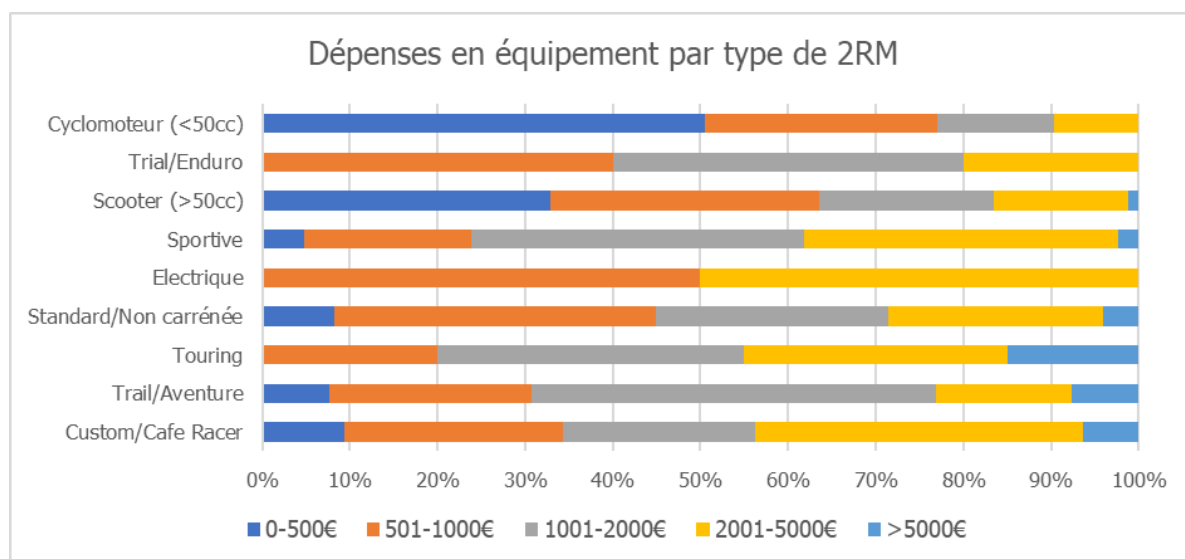


Figure 90: Dépenses totales d'équipement par type de 2RM

Il a également été observé que les *motocyclistes (>50cc)* qui ont passé un **examen** ou suivi une **formation post-permis** dépensent plus pour leur équipement que les *motocyclistes (>50cc)* qui ne l'ont pas fait, tendant à démontrer le rôle de sensibilisation de ces activités.

A l'inverse, les conducteurs qui ont fait une **pause** dépensent moins en équipement.

La **situation familiale** des usagers joue également un rôle. Les données montrent que les conducteurs célibataires sans enfant dépensent le moins en équipement de protection personnelle, tandis que les conducteurs avec enfants (avec ou sans partenaire) sous le même toit dépensent le plus. Toutefois, ces constats peuvent être remis en cause car les dépenses ont été étudiées sur l'ensemble de la carrière d'usager, où la situation familiale peut évoluer.

L'**expérience de conduite** est également un facteur déterminant : plus un conducteur parcourt de kilomètres à l'année, plus il conduit fréquemment dans la semaine, plus il utilise le 2RM comme moyen de transport ou plus il conduit de mois dans une année, plus il dépensera pour son équipement. Cela se reflète également dans la **saisonnalité** de la conduite. Les conducteurs roulant *toute l'année* ou *quasi toute l'année* dépensent plus en équipement que les *saisonniers* ou *quasi saisonnier*. Comme ils roulent plus fréquemment et font face à davantage de conditions météorologiques, les exigences en matière de vêtements (par exemple, résistance aux intempéries, visibilité, etc.) seront différentes, et souvent plus élevées, de celles des personnes qui roulent moins fréquemment ou qui évitent certaines conditions météorologiques. Les conducteurs *saisonniers*, en particulier, sont ceux qui dépensent le moins en équipement.

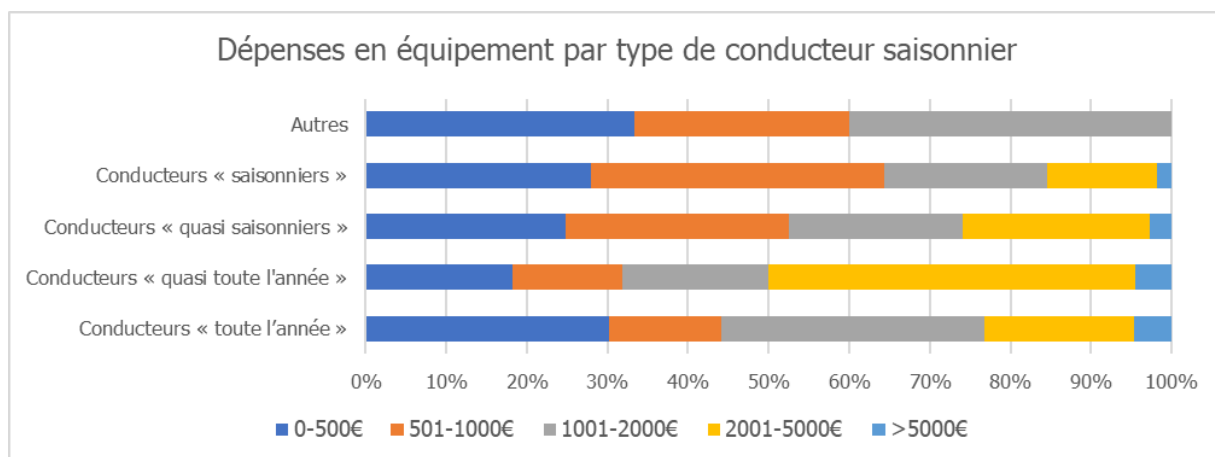


Figure 91: Dépenses totales en équipement par les différents type de conducteurs saisonniers

Enfin, l'étude a également montré que les dépenses en équipement varient selon le **contexte de conduite** : il a été constaté que l'on dépense plus en équipement lorsqu'on conduit plus souvent dans un *contexte autoroutier*, mais moins lorsqu'on conduit plus souvent dans un *environnement urbain*.

3.6.5 Prochains achats en équipement de protection individuelle

L'étude a ensuite cherché à savoir quel serait le prochain équipement que les conducteurs achèteraient.

Si un conducteur sur 4 déclare ne pas souhaiter acheter un nouvel équipement dans le court terme, les réponses des 75% restant indiquent que les prochains achats se porteront sur : un *casque* (fluorescent ou non) et des *vêtements de pluie* reviennent le plus souvent, suivis par la *protection dorsale* et une *combinaison de moto d'une seule pièce*. La *protection cervicale*, des *sous-vêtements en kevlar*, des *bottes de moto avec protections*, des *vestes de moto en cuir avec protections* et des *gants de moto avec protections* sont également régulièrement cités.

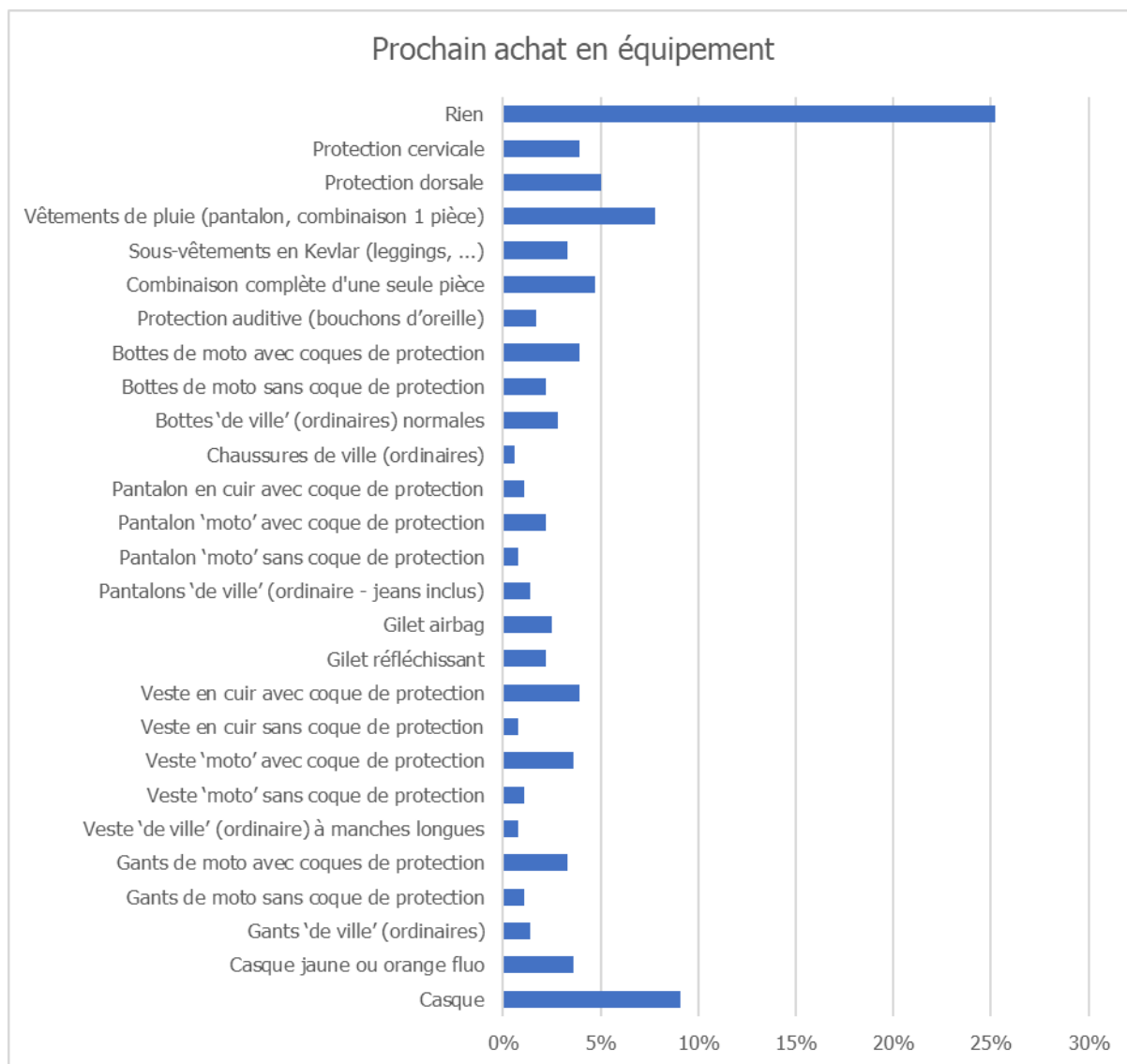


Figure 92: Prochain achat d'équipement que les usagers de 2RM souhaiteraient effectuer

3.6.6 Critères de renouvellement de l'équipement

En général, les usagers (2 sur 3) de 2RM renouvellent leurs équipements ou leur casque en raison de la détérioration ou de l'usure de l'équipement. L'amélioration du produit (technologique, sécurité ou confort) est également une raison de renouveler son équipement ou son casque (24% à 29% des usagers). Un usager sur 5 renouvelle ses équipements uniquement sur base de l'apparence. Le casque fait partie des équipement remplacé périodiquement (tous les 4 à 5 ans).

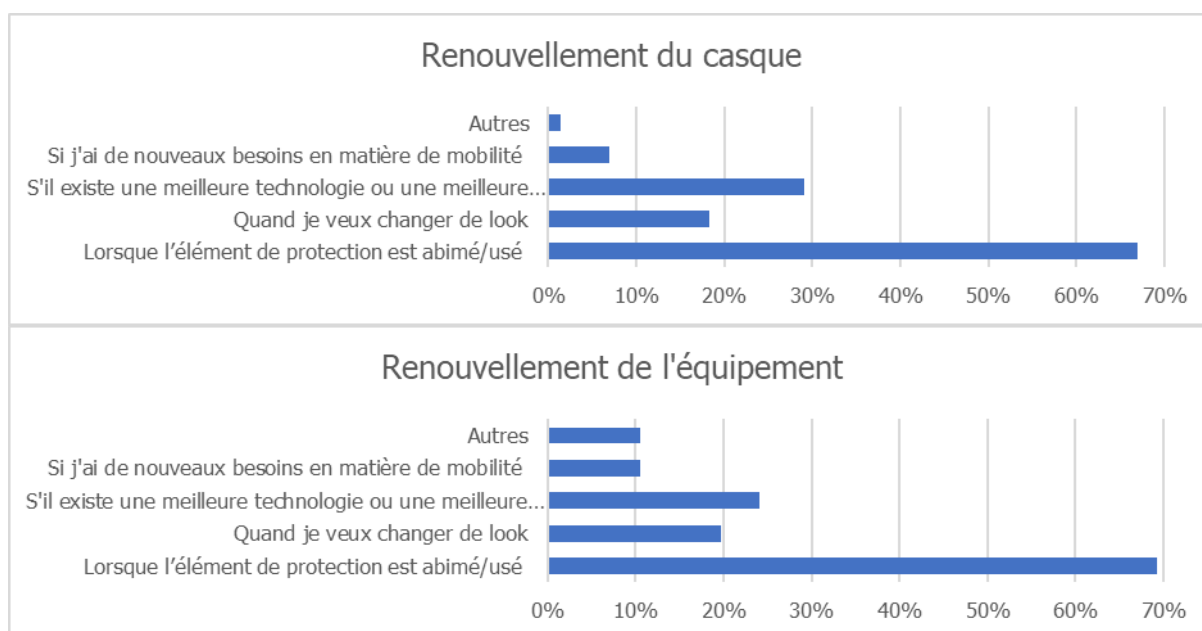


Figure 93: Raisons pour lesquelles les usagers 2RM renouvellent leur casque ou leur équipement

L'étude montre également que les usagers qui ont dépensé plus pour leur équipement en général sont plus susceptibles de le renouveler en raison de son apparence ou d'une amélioration du produit concernant sa protection ou sa technologie. A l'inverse, les usagers ayant dépensé le moins en équipement, sont également ceux qui sont le plus susceptibles d'attendre que leur équipement soit endommagé avant de le remplacer.

L'étude montre que les **cyclomotoristes (<50cc)** remplacent leur *casque* plus souvent en raison des dommages subis, alors que les **motocyclistes (>50cc)** le font davantage en raison d'une amélioration technologique ou d'une protection améliorée du casque. C'est également vrai pour les usagers ayant des **revenus plus élevés**. Pour les autres équipements, aucune différence n'a été constatée.

La **fréquence** des déplacements influence également le taux de remplacement des équipements. Plus celle-ci est élevée, plus le taux de renouvellement le sera pour cause de dommages ou pour l'arrivée d'une nouvelle technologie. Pour les usagers moins fréquents c'est l'apparence qui jouera un rôle plus important.

La même différence se retrouve concernant la **saisonnalité** de la conduite. Plus l'utilisateur roulera (toute l'année ou quasi toute l'année), plus il sera susceptible de remplacer son équipement pour cause de dommages ou une meilleure protection/technologie. A l'inverse, les usagers saisonniers ou quasi saisonniers accorderont plus d'importance à l'*apparence*.

Le **type de trajet** a également un rôle à jouer dans le renouvellement des équipements. Dans l'ensemble, on peut dire que les *dommages* ou l'*usure* d'un équipement sont les critères de renouvellement les plus importants pour les navetteurs fréquents, ce qui est moins le cas pour ceux qui préfèrent les voyages de loisirs. Pour ces derniers, l'*apparence* est le facteur de renouvellement le plus important.

Les navetteurs fréquents, remplacent davantage leurs équipements sur base de l'*usure* et des *dommages*. Les navetteurs occasionnels, à nouveau, sont plus tournés vers des raisons liées à l'apparence. Les usagers qui font fréquemment des voyages de loisirs de longue durée renouvelleraient davantage leurs équipements sur des critères d'*apparence*, de *dommages*, ou d'une *meilleure technologie*. Les fréquences des déplacements professionnels semblent eux impacter le renouvellement des équipements pour *usure* ou pour l'*apparence*.

Enfin, les usagers jeunes ou peu expérimentés sont plus susceptibles de prêter attention à l'*apparence* et aux nouvelles *technologies* ou *protections*, et moins à l'*usure* ou aux *dommages*. A noter également que ces mêmes conducteurs renouvellent plus souvent leur casque en fonction de l'*évolution de leurs besoins de mobilité*.

3.7 Attitudes des conducteurs

3.7.1 Attitudes générales vis-à-vis de la conduite de 2RM

L'enquête souhaitait sonder les *motocyclistes* (>50cc) concernant leurs attitudes vis-à-vis des enjeux de sécurité moto. Plusieurs items étant spécifiques à la conduite de véhicules >50cc, les *cyclomotoristes* (<50cc) n'ont pas été interrogés sur ces points. Au total, 12 affirmations ont été posées et les *motocyclistes* (>50cc) devaient indiquer leur degré d'accord.

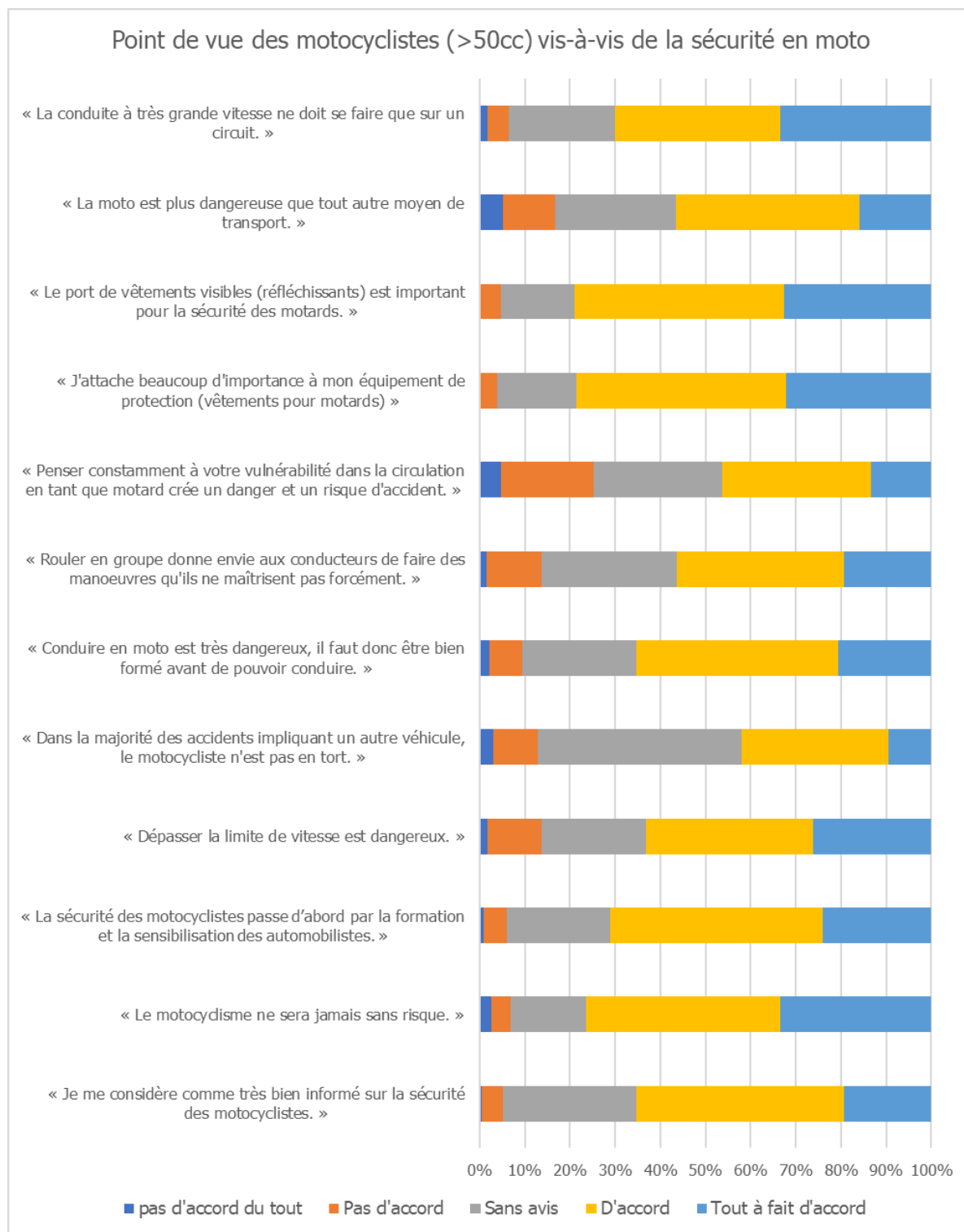


Figure 94: Attitudes des *motocyclistes* (>50cc) envers des affirmations liées à la sécurité moto.

Dans l'ensemble, on remarque que les *motocyclistes (>50cc)* sont en accord avec les différentes affirmations. Deux affirmations sont plus nuancées avec une plus grande proportion de *motocyclistes (>50cc)* qui ne se prononcent pas.

Les résultats montrent qu'en général, les *motocyclistes (>50cc)* ont une attitude positive vis-à-vis des affirmations du facteur #1 (*équipements de protection individuelle*), estimant qu'ils peuvent accroître la sécurité, désapprouvent les comportements à risque. L'étude montre également que les *motocyclistes (>50cc)* sont informés et conscients des risques liés à la pratique de la moto.

Tableau 6: Analyse factorielle

Facteur 1 : Équipement et comportements à risque
- "Rouler en 2RM comportera toujours un risque." - "Dépasser la limite de vitesse est dangereux." - "J'accorde beaucoup d'importance à mon équipement de sécurité (vêtements de moto)". - "Le port de vêtements réfléchissants très visibles est important pour la sécurité des <i>motocyclistes (>50cc)</i>." - "Conduire à très grande vitesse ne devrait se faire que sur une piste de course."
Facteur 2: Information et connaissances
- "Je me considère très bien informé en ce qui concerne la sécurité routière des <i>motocyclistes (>50cc)</i>". - "La sécurité des <i>motocyclistes (>50cc)</i> a tout à voir avec la formation et la sensibilisation des automobilistes". - "Dans la plupart des accidents impliquant un autre véhicule, le motocycliste n'est pas en faute".
Facteur 3: Conscience de sa vulnérabilité
- "Le motocyclisme est extrêmement dangereux, il faut donc être bien formé avant de pouvoir conduire sur route." - "Rouler en groupe peut induire les <i>motocyclistes (>50cc)</i> à exécuter des manœuvres qu'ils ne maîtrisent peut-être pas bien." - "Le fait de penser constamment à sa vulnérabilité dans la circulation crée un danger et un risque d'accident." - "Le motocyclisme est plus dangereux que tout autre moyen de transport."

Aucune différence de genre, de type de véhicule, de saisonnalité, de situation familiale, de lieu de résidence n'ont pas d'influence sur les réponses.

Par contre, l'étude établit que les *motocyclistes (>50cc)* qui ont passé un **examen** (et des cours de préparation en vue d'obtenir un permis) sont un peu moins en accord avec les affirmations suivantes : "*J'accorde beaucoup d'importance à mon équipement de sécurité (vêtements de moto)*" et "*Le port de vêtements réfléchissants très visibles est important pour la sécurité des motocyclistes (>50cc)*." en comparaison avec ceux qui n'ont **pas passé d'examen**.

La réussite d'un examen amène également les *motocyclistes (>50cc)* à penser différemment en matière de comportement à risque. En effet, l'étude constate que les *motocyclistes (>50cc)* qui ont passé un permis sont moins en accord avec les affirmations suivantes : "*Rouler en 2RM comportera toujours un risque*", "*« Dépasser la limite de vitesse est dangereux*", "*Conduire à très grande vitesse ne devrait se faire que sur une piste de course*".

Ces 2 observations interpellent quant au contenu du permis...

A l'inverse, l'analyse montre que la **formation post-permis** amène une plus grande conscience des enjeux liés à la vulnérabilité du *motocyclistes (>50cc)*.

Le **niveau d'éducation** joue également un rôle. Plus celui-ci augmente plus le motard est en accord avec les affirmations liées à l'équipement et aux comportements ("*Rouler en 2RM comportera toujours un risque*", "*Dépasser la limite de vitesse est dangereux*", "*J'accorde beaucoup d'importance à mon équipement de sécurité (vêtements de moto)*", "*Le port de vêtements réfléchissants très visibles est important pour la sécurité des motocyclistes (>50cc)*", "*Conduire à très grande vitesse ne devrait se faire que sur une piste de course*".) mais également à celles liées à l'information et à la conscientisation

("Je me considère très bien informé en ce qui concerne la sécurité routière des motocyclistes (>50cc)", "La sécurité des motocyclistes (>50cc) a tout à voir avec la formation et la sensibilisation des automobilistes", "Dans la plupart des accidents impliquant un autre véhicule, le motocycliste n'est pas en faute").

Côté **fréquence** et la **nature du trajet**, l'analyse montre que

- les *motocyclistes (>50cc)* qui roulent *très fréquemment* (c-à-d. 6-7 jours/semaine) sont plus en accord avec les affirmations liées aux risques (facteurs 1,2,3) que ceux qui ne roulent qu'un jour/semaine ; c'est également le cas pour ceux qui font un usager professionnel de leur moto.
- les *motocyclistes (>50cc)* qui font plus souvent la *navette* sont également davantage en accord sur la question de l'équipement, ou des comportements à risque (facteur 1).
- les *motocyclistes (>50cc)* qui effectuent davantage de *longs trajets de loisir* sont également plus en accord avec les affirmations liées à l'équipement et aux comportements à risque (facteur 1) mais également aux affirmations liées à l'information/connaissances (facteur 2).

L'**âge** et l'**expérience** joue également un rôle. Les *motocyclistes (>50cc)* ayant une *plus grande expérience* de conduite ou *plus âgés* se montrent davantage en accord avec les affirmations liées au port de vêtements de protection et aux comportements à risque (facteur 1). Toutefois, l'analyse montre que les *jeunes motocyclistes (>50cc)* et les *motocyclistes (>50cc)* ayant *moins d'expérience* sont plus conscients des risques et des enjeux de vulnérabilité liés à la conduite d'un 2RM (facteur 3) que leurs homologues plus âgés ou plus expérimentés.

Enfin, en matière d'**équipement**, l'étude révèle que

- les *motocyclistes (>50cc)* qui sont en accord avec les affirmations liées à l'information/connaissances (facteur 2), accordent plus d'importance à l'apparence/look et dépensent également davantage en équipement.
- les *motocyclistes (>50cc)* qui sont plus en accord avec les affirmations relatives aux équipements et aux comportements à risque (facteur 1)
 - accordent moins d'importance à l'apparence/look et une plus grande importance aux aspects de *sécurité*, de *confort/praticité*, à la *résistance aux intempéries* et à la *visibilité dans la circulation* lors de l'achat d'un équipement ;
 - renouvellent leur équipement en fonction de l'usure.
- les *motocyclistes (>50cc)* qui acceptent plus facilement les affirmations relatives aux équipements et aux comportements à risque (facteur 1), renouvelleront plus rapidement leurs équipements en fonction de l'usure ;
- les *motocyclistes (>50cc)* qui ne sont ni en accord avec les affirmations sur l'équipement, ni sur celles liées aux comportements à risque (facteur 1), tout en étant pas non plus d'accord avec les affirmations liées à l'information/connaissances (facteur 2), renouvelleront leur équipement sur base de l'apparence.
- les *motocyclistes (>50cc)* qui se déclarent en accord avec les affirmations concernant l'information/connaissances (facteur 2) mais également avec celles liées à la prise de conscience de la vulnérabilité (facteur 3), renouvelleront leur équipement sur base des nouvelles technologies et/ou d'une meilleure protection.
- les usagers en accord avec les affirmations liées à l'information/connaissances (facteur 2) seront moins enclins à renouveler leur équipement sur base de nouveaux besoins de mobilité.

3.7.2 Éléments de conduite que les *motocyclistes (>50cc)* considèrent comme dangereux

L'enquête a voulu creuser la question des comportements dangereux de façon à connaître le point de vue des *motocyclistes (>50cc)*. Les résultats montrent que certains comportements sont considérés comme plus dangereux que d'autres.

Une majorité de *motocyclistes (>50cc)* considèrent que *faire des cascades* (wheelies, dérapages, etc...), *conduire fatigué* ou après *avoir consommé un peu d'alcool* font partie des comportements les plus dangereux. Les comportements identifiés comme les moins dangereux sont la *remontée de file à basse*

vitesse, modifier sa moto pour le confort, l'apparence, et pour plus de puissance, conduire avec un système audio, ou conduire sans vêtements de haute visibilité (vestes fluo, etc...).

Aucune différence de genre n'a été identifiée. A noter toutefois que même si peu de *motocyclistes* (>50cc) modifient leur véhicule (13,2%) en Belgique, ceux qui ne l'ont pas fait ne considèrent pas davantage ces modifications comme dangereuses. Il s'agit donc bien d'une majorité de *motocyclistes* (>50cc) qui ne considèrent pas les modifications apportées au véhicule comme un facteur d'insécurité.

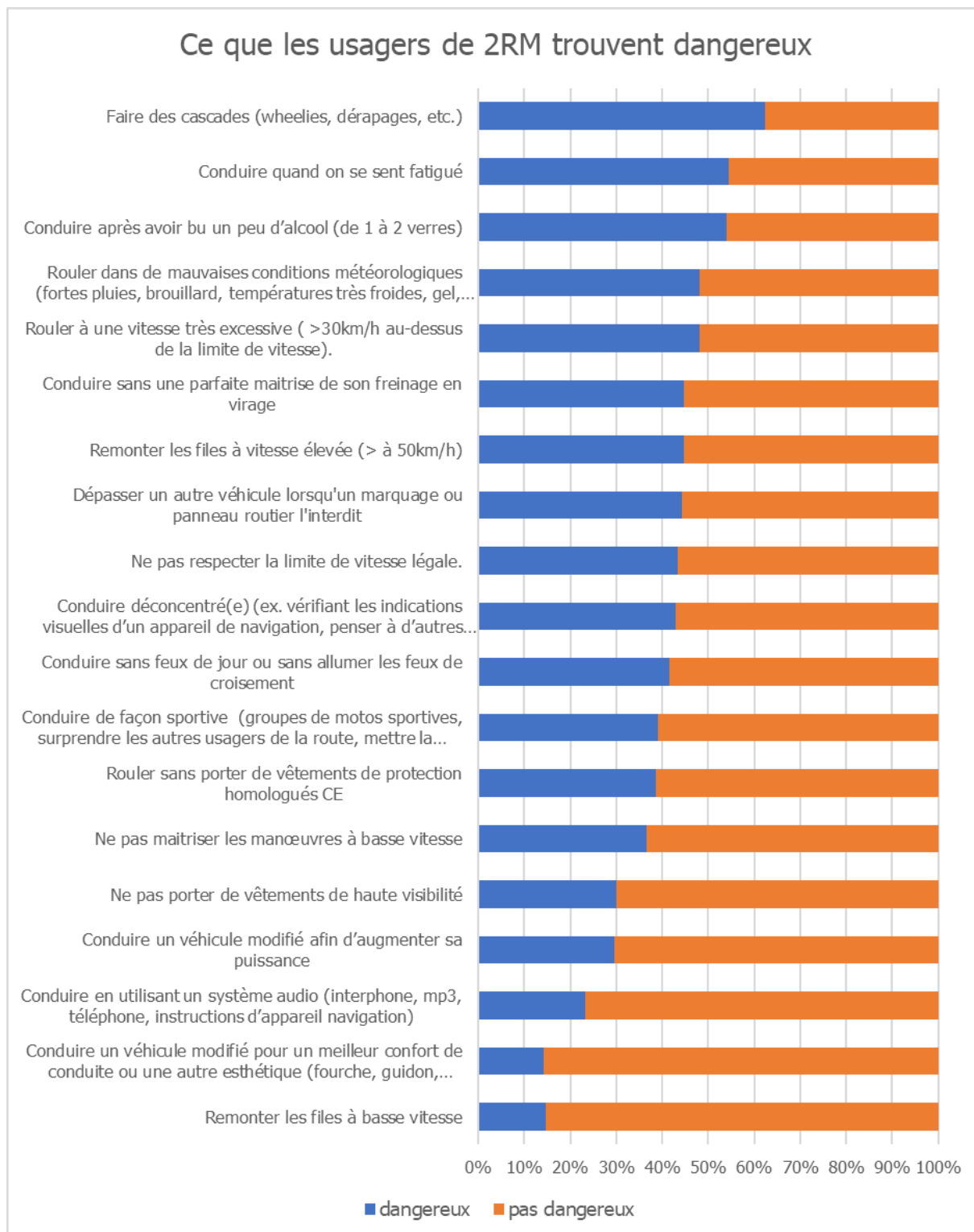


Figure 95: Éléments de conduite que les motards considèrent comme dangereux

3.7.3 Attitude des usagers vis-à-vis de l'arrivée des technologies

Interrogés sur leur sentiment général vis-à-vis des nouvelles technologies dans les véhicules (tout type de véhicules confondus), l'étude montre que seul 1 motocycliste sur 5 considère l'arrivée de ces technologies comme positive (*les nouvelles technologies permettront des déplacements plus fluides, plus sûrs et plus respectueux de l'environnement*). Une majorité de ceux-ci (3 sur 5) estiment toujours que ces technologies sont des sources de distraction qui provoquent des accidents, et ce quelle que soit les attitudes des *motocyclistes* (>50cc) en général. Cette proportion est même en augmentation comparée aux résultats d'une enquête de 2013¹⁵ où seul 1 motocycliste sur 2 se montrait franchement frileux vis-à-vis des technologies en général (*Les accidents surviennent parce que les conducteurs sont de plus en plus distraits au volant par la technologie*), la proportion des adeptes des technologies étant restée la même.

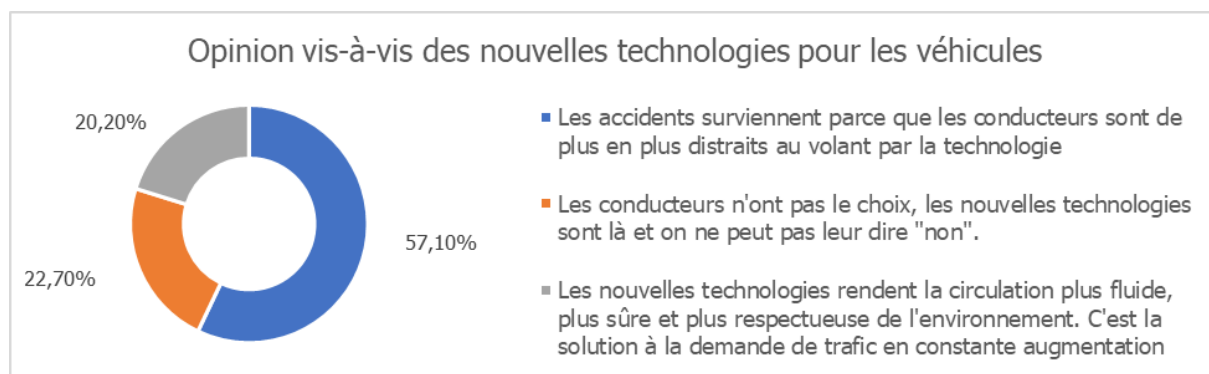
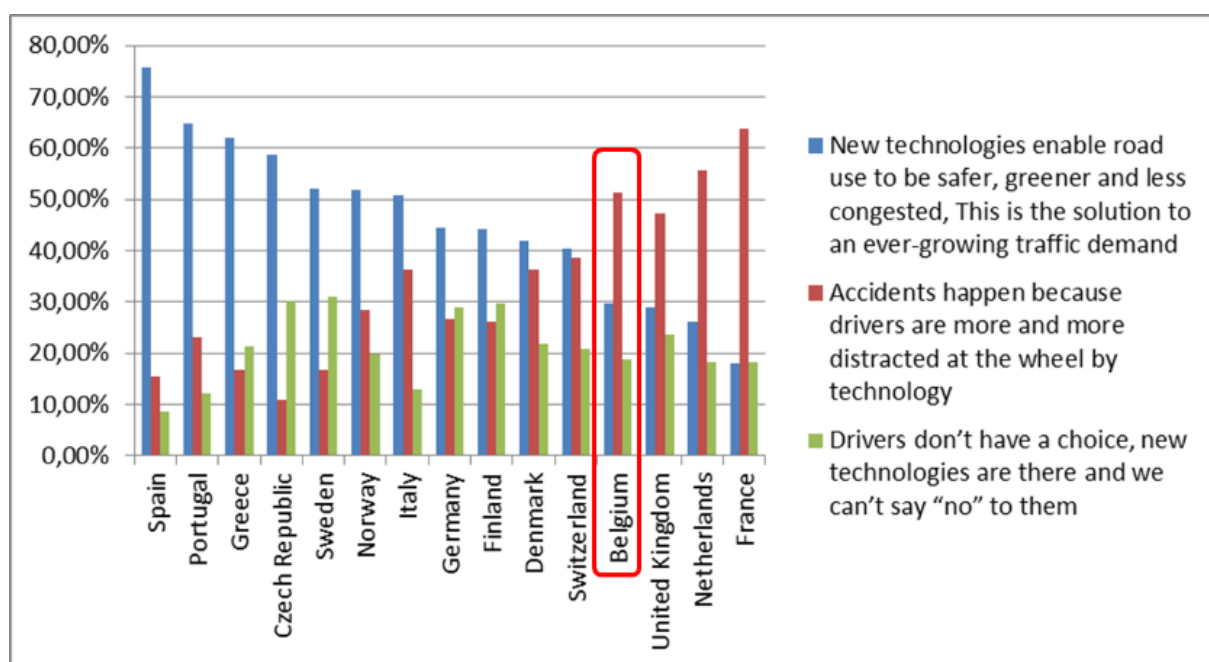


Figure 96: Attitude générale des *motocyclistes* (>50cc) envers la technologie (Enquête 2020)



97 Attitude générale des *motocyclistes* (>50cc) envers la technologie (Enquête 2013 - Riderscan²³)

Cette information est à croiser avec le sentiment des usagers de 2RM vis-à-vis des technologies spécialement conçues pour le 2RM. En effet, plus de 80% des usagers de 2RM indique dans ce cas-là que la technologie pourrait, dans certains cas, réduire l'occurrence des accidents, 25% en étant tout à fait convaincus. Seul un petit 15% reste foncièrement dubitatif concernant l'apport des technologies en matière de sécurité routière.

²³ Delhay, A., & Marot, L. (2015). *Riderscan project - The European Motorcyclists Survey - A picture of Motorcycling in Europe - Annex 1*

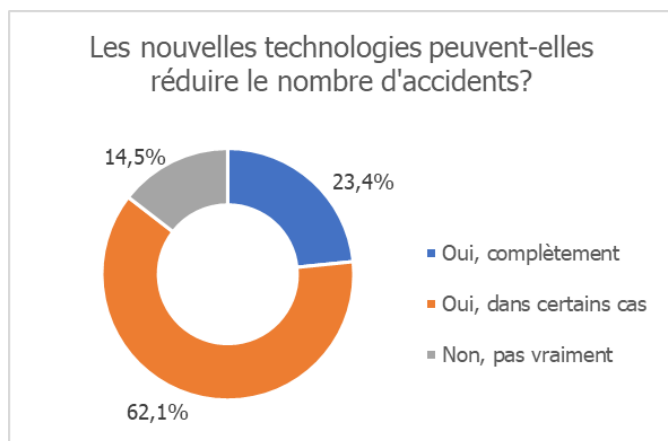


Figure 98: Mesure dans laquelle les conducteurs pensent que les nouvelles technologies automobiles peuvent réduire les accidents.

Il est frappant de constater que ceux qui sont fortement opposés à la technologie 'en général' ne sont pas pour autant fortement opposés à la technologie 'spécifique aux motos'. L'étude constate assez logiquement que les *motocyclistes* (>50cc) qui ont une attitude généralement positive vis-à-vis de la technologie en général, font également davantage confiance aux technologies développées spécifiquement pour les 2RM. Plus étonnement, ce sont les conducteurs qui pensent que la technologie joue un rôle majeur dans la survenue des accidents qui sont plutôt convaincus par rapport aux technologies 2RM présentées. Seuls les *motocyclistes* (>50cc) qui pensent n'avoir aucun choix quant à la présence de la technologie, se montrent plus négatifs vis-à-vis de ces technologies.

Cette répartition entre *convaincus*, *convaincus dans certains cas*, et *pas convaincus du tout* se retrouve également lorsque les répondants sont sondés technologie par technologie en ce qui concerne leur potentiel d'amélioration de la sécurité routière.

Peu de différences ont été constatées concernant les différents systèmes proposés, à l'exception des systèmes *Aide au virage à gauche* (le véhicule vérifie si le motocycliste a été vu ou si sa vitesse a été correctement estimée) et *Alerte aux embouteillages*. Dans ces 2 cas, il a été constaté que les *motocyclistes* (>50cc) qui ont une attitude générale positive vis-à-vis de la technologie ont également logiquement davantage confiance dans les technologies pour 2RM présentées. A l'inverse, les conducteurs qui pensent que la technologie joue un rôle majeur dans la survenue des accidents sont étonnement plutôt convaincus par rapport aux technologies présentées. Seuls les *motocyclistes* (>50cc) qui pensent n'avoir aucun choix quant à la présence de la technologie, sont plus négatifs vis-à-vis de ces technologies.

Globalement, 20 à 30 % des usagers 2RM se déclare neutre par rapport aux technologies pour les 2RM.

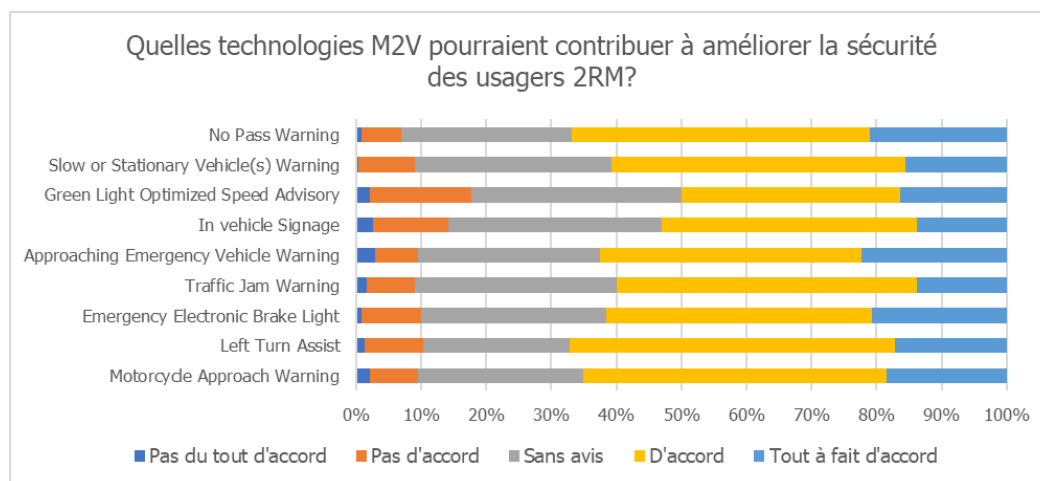


Figure 99: Opinions des *motocyclistes* (>50cc) sur la mesure dans laquelle les nouvelles technologies de conduite peuvent améliorer la sécurité

3.8 Les accidents de 2RM

L'étude a également investigué superficiellement la thématique des accidents en demandant aux participants de déclarer le nombre d'accidents qu'ils ont eus au cours de leur expérience en 2RM.

Les déclarations, basées sur une grille prédéfinie, indiquent que seul 1 usager sur 4 (28%) a été impliqué dans un accident au cours de sa carrière de conducteur de 2RM. Si cela semble peu et amène à penser à une sous-estimation, l'étude a toutefois montré que le nombre de réponses socialement souhaitables restaient très limité, soulignant dès lors la fiabilité des réponses. Il est possible que la grille d'analyse ait été mal comprise, ce qui pourrait avoir induit l'exclusion de certains accidents à l'arrêt ou à basse vitesse sans conséquence. Il convient d'interpréter les résultats avec prudence.

L'analyse des réponses établit que :

- les conducteurs impliqués dans un (ou plusieurs) accident(s) au cours de leur carrière de conducteur de 2RM, aurait appris à conduire plus tôt : 18 ans au lieu de 20 pour ceux qui n'auraient jamais été impliqué dans un accident de la route ;
- les accidents unilatéraux (ex. pertes de contrôle du véhicule) déclarés par les répondants sont plus fréquents (64,3%) que les accidents multilatéraux (35,7%). Cette proportion montre une tendance inverse à celle relevée dans les constats de police²⁴. Ce qui peut s'expliquer par le fait que de nombreux accidents unilatéraux n'induisent pas forcément un constat de police ;
- Les accidents unilatéraux se produisent aussi plus souvent tout seul, sans passager.
- Parmi les causes d'accidents récurrentes, on retrouve en priorité la manœuvre d'un autre usager de la route (55%), les mauvaises conditions météorologiques (31,9%) et l'infrastructure routière (23,6%). Une cause technique très rarement mentionnée.

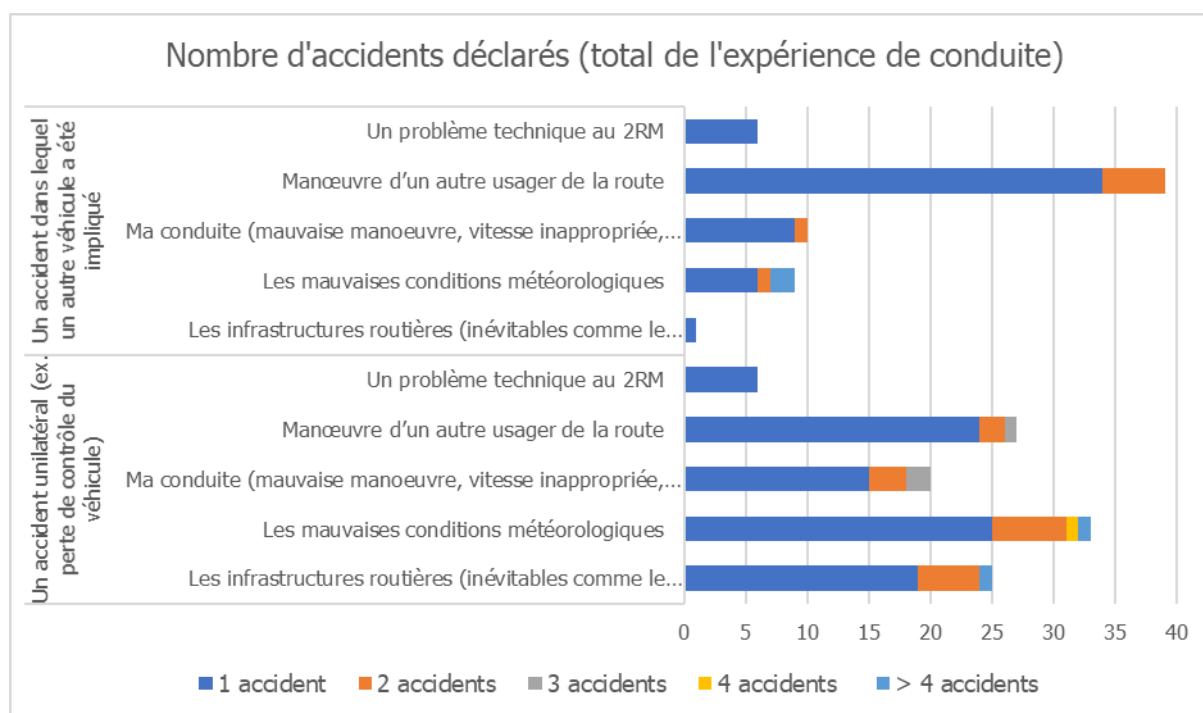


Figure 100: Causes d'accidents citées par les usagers.

²⁴ Martensen, H., & Roynard, M. (2013). *MOTAC - Motorcycle accident causation. Analyse approfondie des accidents graves et mortels impliquant des motocyclistes*. Bruxelles, Belgique: Institut Belge pour la Sécurité Routière - Centre de Connaissance Sécurité Routière – A noter que l'analyse des principales cause d'accidents effectuée par le secteur du 2RM (Source : CMC – n=28002 accidents, Allemagne, 2016) montre des tendances similaires, soit 41% d'accidents unilatéraux contre 59% d'accidents multilatéraux

- dans le cas des accidents multilatéraux, la cause la plus fréquemment mentionnée est une *manœuvre effectuée par un autre usager de la route*. Les autres causes sont moins fréquentes ;
- Les causes des accidents peuvent être regroupées en trois catégories: les facteurs humains (50,4%), l'environnement (44,2%) et le véhicule (problème technique), très peu mentionné.
- Dans les accidents multilatéraux, les réponses montrent que les facteurs humains jouent un rôle plus important, tandis que dans les accidents unilatéraux, les usagers mentionnent davantage l'environnement comme facteur déterminant.
- Aucun facteur de genre, de types d'usagers (*cyclomotoristes (<50cc)*/*motocyclistes (>50cc)*), de formation au permis ou post-permis n'a d'influence sur ces déclarations.

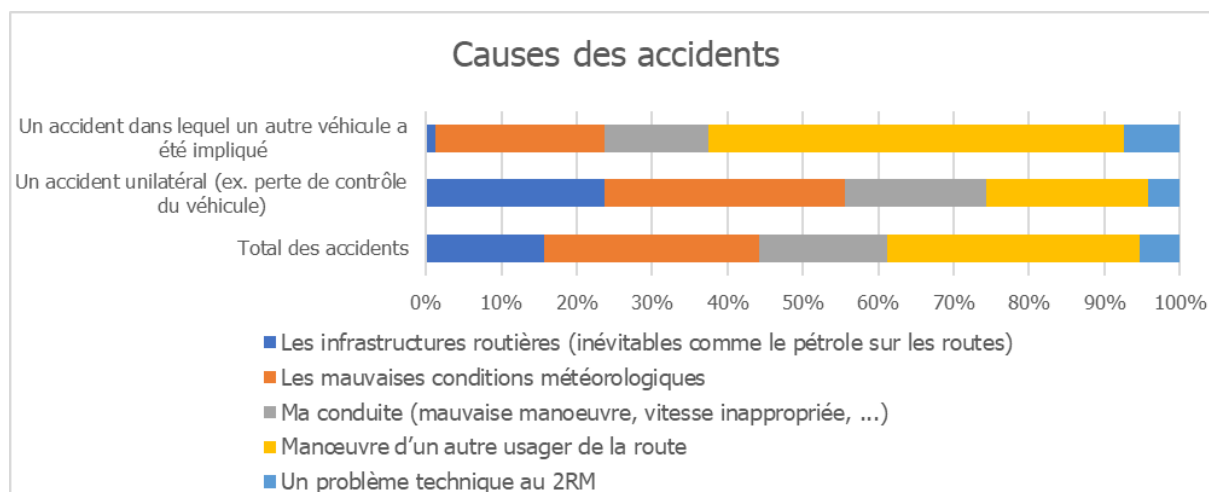


Figure 101: Causes des accidents, subdivisées par type d'accident

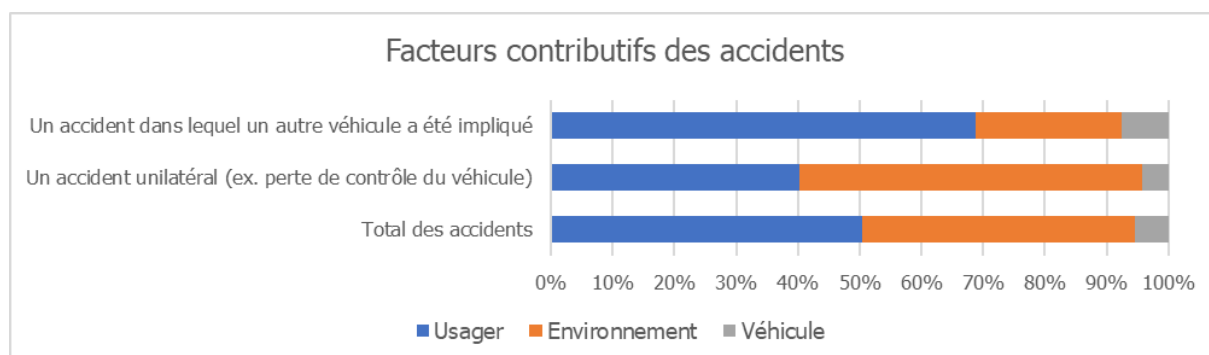


Figure 102: Les causes d'accidents résumées par personne, véhicule et environnement

Les accidents ne faisant pas partie du champ principal de l'étude, aucune analyse plus poussée n'a été réalisée.

Le seul croisement qui a été effectué a trait aux **vêtements de protection**. Les résultats ne montrent aucune corrélation entre accidents et port de équipement de protection individuelle. Un usager ne dépensera pas plus en EPI qu'il ait ou non eu un accident. Aucune différence non plus en ce qui concerne les critères d'achat. Un usager qui a eu un accident n'aura pas de critères d'achat différents d'un usager qui n'en a pas eu.

4 Références

- Baldanzini, N., & Delhay, A. (2015). *Intelligent Transport Systems for PTWs User Survey - A user priority rating of ITS for motorcycling - Annex 3 of the EC/MOVE/C4 project RIDERSCAN*.
- Connected Motorcycle Consortium. (2018). Motorcycles on track to connectivity & Evaluation of the potential of C-ITS for motorcyclists on the basis of real accidents. *12th International Motorcycle Conference*. Cologne. Récupéré sur https://www.cmc-info.net/uploads/1/2/1/4/121453783/2018_ifz_presentation_cmc-roadmap_final.pdf
- Delhay, A., & Marot, L. (2015). *Riderscan project - European Scanning Tour for Motorcycle Safety*. Bruxelles: FEMA - Federation of European Motorcyclists' Associations. Récupéré sur https://www.femamotorcycling.eu/wp-content/uploads/documents_library/riderscan_report_layout.pdf
- Delhay, A., & Marot, L. (2015). *Riderscan project - Research - Deliverable 5*. Bruxelles: FEMA - Federation of European Motorcyclists' Associations. Récupéré sur https://ec.europa.eu/transport/road_safety/sites/default/files/pdf/projects_sources/riderscan_d5.pdf
- Delhay, A., & Marot, L. (2015). *Riderscan project - The European Motorcyclists Survey - A picture of Motorcycling in Europe - Annex 1*. Bruxelles: FEMA - Federation of European Motorcyclists' Associations.
- Delhay, A., & Marot, L. (2015). *Riderscan project - The Motorcycling Community in Europe - Deliverable 9*. Bruxelles: FEMA - Federation of European Motorcyclists' Associations. Récupéré sur https://ec.europa.eu/transport/road_safety/sites/roadsafety/files/pdf/projects_sources/riderscan_d9.pdf
- Delhay, A., & Marot, L. (2015). *Riderscan project - Traffic Management & ITS - Deliverable 6*. Bruxelles: FEMA - Federation of European Motorcyclists' Associations. Récupéré sur https://ec.europa.eu/transport/road_safety/sites/default/files/pdf/projects_sources/riderscan_d6.pdf
- FEBIAC. (2021, janvier 14). *Ondanks Corona Blijft DeMotormarkt Op Peil (+3,5%)*. Récupéré sur Belgische en Luxemburgse Automobielen- en Tweewielerfederatie: <https://www.febiac.be/public/pressreleases.aspx?ID=1326&lang=NL>
- Martensen, H., & Roynard, M. (2013). *MOTAC - Motorcycle accident causation. Analyse approfondie des accidents graves et mortels impliquant des motocyclistes*. Bruxelles, Belgique: Institut Belge pour la Sécurité Routière - Centre de Connaissance Sécurité Routière. Récupéré sur [https://www.vias.be/publications/MOTAC%20%E2%80%93%20Motorcycle%20accident%20causation%20\(2\)/MOTAC%20%E2%80%93%20Motorcycle%20accident%20causation%20-%20Analyse%20approfondie%20des%20accidents%20graves%20et%20mortels%20impliquant%20des%20motocyclistes.pdf](https://www.vias.be/publications/MOTAC%20%E2%80%93%20Motorcycle%20accident%20causation%20(2)/MOTAC%20%E2%80%93%20Motorcycle%20accident%20causation%20-%20Analyse%20approfondie%20des%20accidents%20graves%20et%20mortels%20impliquant%20des%20motocyclistes.pdf)
- Parlement européen et du Conseil. (2002, mars 18). Directive 2002/24/CE. *La réception des véhicules à moteur à deux ou trois roues [abrogeant la Directive 92/61/CEE du Conseil]*.
- STATBEL. (2020). *Parc de véhicules*. Récupéré sur STATBEL La Belgique en chiffres: <https://statbel.fgov.be/fr/themes/mobilite/circulation/parc-de-vehicules#panel-12>
- STATBEL. (2020, janvier 01). *Structuur van de bevolking*. Récupéré sur Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium): <https://statbel.fgov.be/nl/themes/bevolking/structuur-van-de-bevolking#panel-15>

5 Annexes

5.1 Questionnaire en français

INFORMATIONS GÉNÉRALES / INFORMATIONS DÉMOGRAPHIQUES

Cette partie du questionnaire a pour but de connaître les caractéristiques démographiques et l'expérience de conduite des conducteurs de deux-roues motorisés (2RMs) en Belgique.

Quel est le code postal de votre lieu de résidence principal ?

Quelle est votre langue maternelle ?

Français

Néerlandais

Allemand

Autres (.....)

Quel est votre sexe ?

Homme

Femme

Autre

Quelle est votre année de naissance ?

Quelle est votre occupation/activité principale ? (Une seule réponse possible)

Responsable d'une petite ou moyenne entreprise Indépendant (temps partiel)
(*<50 employés*)

Directeur d'une grande entreprise (*>50 employés*)

Indépendant (à temps plein)

Employé (à temps plein)

Employé (temps partiel)

Retraité

Étudiant

Recherche d'emploi

Autres (.....

Aucune activité professionnelle (parent au foyer, etc.)

Dans quelle ville ou commune se situe votre activité principale ? (où vous vous rendez le plus souvent pour votre activité principale) :

Ville ou commune

Ou

Code postal

Comment pouvez-vous décrire au mieux votre situation familiale ?

Célibataire sans enfant

Célibataire avec enfants

En couple, sans enfants sous le même toit..

En couple, avec des enfants sous le même toit..

Autre (.....)

Quel est le revenu net annuel moyen de votre ménage ?

< 10.000€

Entre 10.000€ et 25.000€.

Entre 25.000€ et 35.000€

Entre 35.000€ et 50.000€.

>50.000€

Quel est votre plus haut niveau d'études ?

Enseignement primaire

Enseignement secondaire général

Enseignement secondaire technique

Enseignement secondaire spécial

Enseignement professionnel

Licence (BAC + 3)

Master (BAC + 5)

Doctorat (BAC + 7)

Post-doctorat

Éducation des adultes (Précisez :)

Autres (.....)

Aucune

Avez-vous appris à conduire un deux-roues motorisé (moto, scooter, mobylette, etc.), indépendamment de la possession d'un permis de conduire?

Oui

Non

Avez-vous déjà conduit un deux-roues motorisé (2RM) sur la voie publique avec un permis de conduire valide ?

Oui

Non

Avez-vous conduit un deux-roues motorisé (2RM) sur la voie publique au cours des deux dernières années ?

Oui

Non

Si vous n'avez pas (plus) conduit en 2RMs depuis 2 ans, avez-vous l'intention de conduire (à nouveau) un 2RM dans un avenir proche ?

Oui

Non

Pour quelle raison (re)prendriez-vous un 2RM dans un avenir proche ? (1 réponse possible)

Pour la mobilité (trop de trafic, beaucoup d'embouteillages, etc.)

Pour les loisirs (longs voyages, courts voyages, voyages de groupe, piste, etc.)

Activités professionnelles (ex. force de l'ordre, coursier, etc.)

Raisons financières (avantages fiscaux, moins cher que la voiture, consommation moindre)

Autres (.....)

Décrivez votre véhicule (le plus) utilisé (en vous basant sur le tableau des véhicules ci-dessous).
Veuillez laisser la case kW ouverte si vous ne savez pas combien de kW possède votre deux-roues motorisé.



1. Coutume/Cafe racer



2. Piste/Aventure



3. En tournée



4. Standard/Naked



5. Électrique



6. Sportive



7. Scooter/moto-scooter $\geq 50\text{cc}$



8. Trial/Enduro



9. Scooter/motocyclette $\leq 50\text{cc}$

* Le modèle de moto d'une certaine marque (par exemple Monster 821, GSX-R 1000, CB 1000R, etc.).

** Le numéro (de 1 à 9) du type de moto/scooter reprises dans les catégories ci-dessous.

Marque	Modèle*.	CC	kW	Type* *	Première immatriculation
.....					

À quel âge avez-vous appris à conduire un deux-roues motorisé ? (cet âge ne doit pas nécessairement être le même que celui auquel vous avez obtenu votre permis de conduire)

..... ans

Quels types de permis de conduire avez-vous ? (Plusieurs réponses possibles)

Mobylettes/Scooters <50cc (AM)

Code 372 (A1 uniquement sur le territoire belge après 4 heures de cours de conduite)

Motocyclettes légères <11kW (A1)

Motocyclettes légères <35kW (A2)

Motocyclettes sans limitation (A)

Voiture/fret léger (B, BE)

Camions (C, CE, C1, C1E)

Bus (D, DE, D1, D1E)

Véhicules agricoles (G)

Autres (.....)

En quelle année avez-vous obtenu votre permis de conduire ? (le cas échéant)

Permis de conduire	Année
--------------------	-------

Mobylettes/Scooter <50cc (AM)	
Motocyclette (le premier permis de conduire valable) [Code 372, A1, A2, A]	
Voiture (B)	

Avez-vous dû passer un examen de conduite pour obtenir votre permis de conduire « Motocyclette »?

Oui

Non

Avez-vous suivi une formation en plus de celle, éventuelle, du permis pour améliorer votre pratique moto ?

Oui

Non

Avez-vous déjà cessé de conduire un deux-roues motorisé pendant une longue période? (plusieurs années)

Oui

Non

Combien d'années au total avez-vous cessé de conduire un deux-roues motorisé ?

..... Années

Pour quelle raison avez-vous cessé de conduire ? (1 réponse possible)

Parce que moi ou un ami avons eu un accident

Parce que j'ai eu un 'presqu'accident'

En raison de l'arrivée des enfants ou d'obstacles familiaux

En raison d'un changement de vie (changement d'emploi, déménagement, etc.).

Autre (.....)

Combien de km par an parcourez-vous avec votre deux-roues motorisé (en moyenne sur une année normale/sans limitation ni immobilisation) ?

2000 km ou moins

Entre 2001 et 5000km

Entre 5001 et 10000 km

Entre 10001 et 15000km

Entre 15001 et 20000km

Plus de 20 000 km

En comparaison, combien de km par an faites-vous en voiture (moyenne sur une année normale / sans limitation ni immobilisation du type confinement) ?

2000 km ou moins

Entre 2001 et 5000km

Entre 5001 et 10000 km

Entre 10001 et 15000km

Entre 15001 et 20000km

Plus de 20 000 km

En moyenne, à quelle fréquence conduisez-vous votre deux-roues motorisé ?

7 à 6 jours par semaine

5 à 4 jours par semaine

à 2 jours par semaine

1 jour par semaine

<1 jour par semaine (ou conduite occasionnelle)

Pendant quels mois conduisez-vous principalement ? (Plusieurs réponses possibles)

Janvier e) Mai i) Septembre

Février f) Juin j) Octobre

Mars g) Juillet k) Novembre

Avril h) Août l) Décembre

Si vous en aviez le choix, conduiriez-vous dans les circonstances suivantes?

	Jamais	Presque jamais	Parfois	Souvent	Très souvent
Quand il pleut	☐	☐	☐	☐	☐
Pendant la nuit	☐	☐	☐	☐	☐
En conditions hivernales (neige, glace, brouillard)	☐	☐	☐	☐	☐

Comment conduisez-vous dans la plupart des cas ? (1 choix possible)

Seul(e)

Avec un passager (partenaire, ami(e), enfant, etc.)

Avec un autre motocycliste (partenaire, ami, membre de la famille, etc.).

Avec quelques autres *motocyclistes* (>50cc) (2 à 10 *motocyclistes* (>50cc)) (petit groupe)

Avec plusieurs autres *motocyclistes* (>50cc) (>10) (randonnées organisées en groupe)

CARACTÉRISTIQUES DU OU DES VÉHICULES

Cette partie du questionnaire vise à identifier les véhicules les plus couramment utilisés et leurs équipements d'usine ou de seconde monte.

Combien de deux-roues motorisés avez-vous ?

	Nombre en possession
<50cc	
>50cc - 125cc	
126cc - 600cc	
601cc - 1000cc	
> 1001cc	

Quels sont les équipements d'origine de votre 2RM principal (laquelle identifiée comme principale en début de questionnaire) ?

(Plusieurs réponses possibles)

Système de freinage antiblocage de roues (ABS)

Système de freinage combiné (CBS)

Système de freinage intégral (ABS +CBS)

Contrôle de la traction (TCS)

Dispositif d'assistance au départ (Launch Control)

Système de navigation

Guidon chauffé, selle chauffée

Système antivol embarqué

Suspension réglable

Régulateur de vitesse

Feux de jour (différents des feux de croisement)

Phares adaptatifs

Quickshifter

Feux de brouillard

Feux d'avertissement (4 indicateurs de direction)

Système de bagagerie

Leviers ajustables

Hauteur du siège réglable

Système de surveillance de la pression des pneus (TPMS)

Indicateur d'accélération

Assistant économie de carburant

Système "Start/Stop"

Modes de conduite différents

Pot d'échappement "Racing"

Rien

Je ne sais pas.

Autres :

Avez-vous modifié votre 2RM? (Ajustements supplémentaires)

Oui

Non

Qu'avez-vous modifié sur votre 2RM ?

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

LA MOBILITÉ ET LES CARACTÉRISTIQUES DE CONDUITE / LES HABITUDES DE CONDUITE

Cette section a pour objectif de mieux comprendre les habitudes de mobilité et de conduite des motards belges.

Estimez votre usage des différents moyens de transport sur une année normale (à l'exclusion des périodes de confinement) :

	Pourcentage (%)
Voiture	
Deux-roues motorisés (2RM)	
Vélo	
À pied	
Transports publics	

(le total doit faire 100 % 😊)

Utilisez le tableau suivant pour indiquer votre usage de votre 2RM pour :

J'utilise mon 2RM pour :

	Jamais	Rarement	Parfois	Régulièrement	Toujours
Navette (déplacement vers le travail/école/université)	☐	☐	☐	☐	☐
Voyages courts (< 500km - Loisirs/Hobby/Sport)	☐	☐	☐	☐	☐
Voyages longue distance (> 500 km - Loisirs/Passe-temps/Sport)	☐	☐	☐	☐	☐
Utilisation professionnelle (ex. coursier, force de l'ordre)	☐	☐	☐	☐	☐

Pourquoi avoir choisi le 2RM pour vos déplacements? (plusieurs réponses possibles)

Aspects pratiques	Aspects sensoriels
Il est plus rapide que les autres moyens de transport Je n'ai pas le choix, faute d'autres moyens de transport C'est moins cher Une plus grande facilité de déplacement J'aime la flexibilité Je peux me garer plus facilement C'est mieux pour l'environnement Je pense que c'est un moyen de transport plus sûr	Parce que j'aime <i>l'usage des sens</i> que procure la conduite d'un 2RM (contact avec la nature, sentiment de liberté, détente, etc.) J'aime l'adrénaline que procure la conduite d'un 2RM (sensation de vitesse, réalisation de cascades, etc.). Les contacts sociaux (les amis, le groupe, le club) Pour la compétence qu'exige la maîtrise du 2RM Autres :

Dans quel contexte de circulation roulez-vous la plupart du temps (principalement) ?

	Pourcentage (%)
Urbain (feux de circulation fréquents, nombreux changements de direction, véhicules fréquents sur la voie publique, nombreuses interactions avec la circulation en conduisant)	

Rural (généralement une voie dans chaque direction, feux de circulation occasionnels, certains panneaux STOP, circulation occasionnelle, pas dans un contexte <i>urbain</i>).	
Autoroute	

(le total doit faire 100 % 😊)

ATTITUDES

Cette partie du questionnaire vise à mieux cerner les attitudes des motards belges vis-à-vis de la sécurité routière mais également leur rapport à la technologie.

Comment évaluez-vous les déclarations suivantes en tant que motocycliste ?

	Pas du tout d'accord	Pas d'accord	Sans avis	D'accord	Tout à fait d'accord
« Je me considère comme très bien informé sur la sécurité des <i>motocyclistes</i> (>50cc). »	☐	☐	☐	☐	☐
« Le motocyclisme ne sera jamais sans risque. »	☐	☐	☐	☐	☐
« Je n'ai jamais voulu conduire très vite de ma vie. »	☐	☐	☐	☐	☐
« La sécurité des <i>motocyclistes</i> (>50cc) passe d'abord par la formation et la sensibilisation des automobilistes. »	☐	☐	☐	☐	☐
« Je n'ai jamais passé un feu de circulation qui venait de passer au rouge. »	☐	☐	☐	☐	☐
« Je respecte toujours les règles de circulation, même si le risque de se faire prendre est faible. »	☐	☐	☐	☐	☐
« Dépasser la limite de vitesse est dangereux. »	☐	☐	☐	☐	☐
« Je garde toujours une distance suffisante avec le conducteur de devant. »	☐	☐	☐	☐	☐
« Dans la majorité des accidents impliquant un autre véhicule, le motocycliste n'est pas en tort. »	☐	☐	☐	☐	☐
« Même s'il n'y avait plus de contrôle policier, je respecterais toujours les limitations de vitesse. »	☐	☐	☐	☐	☐
« Conduire en moto est très dangereux, il faut donc être bien formé avant de pouvoir conduire. »	☐	☐	☐	☐	☐
« Rouler en groupe donne envie aux conducteurs de faire des manoeuvres qu'ils ne maîtrisent pas forcément. »	☐	☐	☐	☐	☐
« Je sais toujours ce qu'il faut faire en cas d'événement dans le trafic. »	☐	☐	☐	☐	☐
« Je ne regrette jamais les décisions prises dans la circulation. »	☐	☐	☐	☐	☐
« Penser constamment à votre vulnérabilité dans la circulation en tant que motard crée un danger et un risque d'accident. »	☐	☐	☐	☐	☐
« Je me fiche de ce que les autres conducteurs pensent de moi. »	☐	☐	☐	☐	☐

« J'attache beaucoup d'importance à mon équipement de protection (vêtements pour motards) »	☐	☐	☐	☐	☐
« Le port de vêtements visibles (réfléchissants) est important pour la sécurité des motards. »	☐	☐	☐	☐	☐
« Je suis toujours sûr de savoir comment réagir dans la circulation. »	☐	☐	☐	☐	☐
« La moto est plus dangereuse que tout autre moyen de transport. »	☐	☐	☐	☐	☐
« La conduite à très grande vitesse ne doit se faire que sur un circuit. »	☐	☐	☐	☐	☐
« Je reste toujours calme dans la circulation. »	☐	☐	☐	☐	☐

Quelle phrase est la plus proche de votre opinion générale vis-à-vis des nouvelles technologies ?

- ☐ Les accidents surviennent parce que les conducteurs sont de plus en plus distraits au volant par la technologie
- ☐ Les conducteurs n'ont pas le choix, les nouvelles technologies sont là et on ne peut pas leur dire "non".
- ☐ Les nouvelles technologies rendent la circulation plus fluide, plus sûre et plus respectueuse de l'environnement. C'est la solution à la demande de trafic en constante augmentation.

Sur base de votre expérience, quel comportement ci-dessous peut être associé en général à une conduite dangereuse d'un 2RM ? (plusieurs réponses possibles)

Ne pas respecter la limite de vitesse légale.

Rouler à une vitesse très excessive (>30km/h au-dessus de la limite de vitesse).

Remonter les files à basse vitesse

Remonter les files à vitesse élevée (> à 50km/h)

Dépasser un autre véhicule lorsqu'un marquage ou panneau routier l'interdit

Rouler dans de mauvaises conditions météorologiques (fortes pluies, brouillard, températures très froides, gel, etc...)

Conduire de façon *Sportive* (groupes de motos *Sportives*, surprendre les autres usagers de la route, mettre la moto la plus rapide du groupe devant, conduire près d'un autre véhicule sans tenir compte d'une distance de sécurité etc...)

Conduire quand on se sent fatigué

Conduire après avoir bu un peu d'alcool (de 1 à 2 verres)

Faire des cascades (wheelies, dérapages, etc.)

Conduire déconcentré(e) (ex. vérifiant les indications visuelles d'un appareil de navigation, penser à d'autres choses que la conduite, etc...)

Rouler sans porter de vêtements de protection homologués CE

Conduire en utilisant un système audio (interphone, mp3, téléphone, instructions d'appareil navigation)

Conduire un véhicule modifié afin d'augmenter sa puissance

Conduire un véhicule modifié pour un meilleur confort de conduite ou une autre esthétique (fourche, guidon, assise, etc..)

Ne pas maîtriser les manœuvres à basse vitesse

Conduire sans une parfaite maîtrise de son freinage en virage

Conduire sans feux de jour ou sans allumer les feux de croisement

Ne pas porter de vêtements de haute visibilité

ACCIDENTS

Cette section du questionnaire vise à identifier le type et la fréquence des accidents des usagers belges de 2RMs.

Avez-vous déjà eu un accident avec un 2RMs depuis que vous roulez ?

Oui

Non

Dans quel type d'accident avez-vous déjà été impliqué ?

Type d'accident	Cause	Nombre de fois
Un accident unilatéral (ex. perte de contrôle du véhicule)	Les infrastructures routières (inévitables comme le pétrole sur les routes)	
	Les mauvaises conditions météorologiques	
	Ma conduite (mauvaise manoeuvre, vitesse inappropriée, ..)	
	Manoeuvre d'un autre usager de la route	
	Un problème technique au 2RM	
Un accident dans lequel un autre véhicule a été impliqué	Les infrastructures routières (inévitables comme le pétrole sur les routes)	
	Les mauvaises conditions météorologiques	
	Ma conduite (mauvaise manoeuvre, vitesse inappropriée, ..)	
	Manoeuvre d'un autre usager de la route	
	Un problème technique au 2RM	

EQUIPEMENT

Cette partie du questionnaire se focalise spécifiquement sur l'équipement de protection des conducteurs de 2RMs. Celle-ci vise à avoir un aperçu des éléments de protection prioritaires de la population motocycliste belge.

Ci-dessous, merci d'indiquer les équipements de protection que vous utilisez pour les types de trajet (si d'application) que vous effectuez en 2RM.

Élément de protection	Navette (travail /école / université)	Courts trajets (<500km loisirs / hobby / sports)	Longs voyages (> 500km loisirs/hobby/sports)	Usage professionnel (ex. coursier,)
Casque				
Casque	☐	☐	☐	☐
Casque jaune ou orange fluo	☐	☐	☐	☐
Gants				
Gants 'de ville' (ordinaires)	☐	☐	☐	☐
Gants de moto <u>sans</u> coque de protection	☐	☐	☐	☐

Gants de moto <u>avec</u> coques de protection	☐	☐	☐	☐
<u>Vestes</u>				
Veste 'de ville' (ordinaire) à manches longues	☐	☐	☐	☐
Veste 'moto' <u>sans</u> coque de protection	☐	☐	☐	☐
Veste 'moto' <u>avec</u> coque de protection	☐	☐	☐	☐
Veste <u>en</u> cuir <u>sans</u> coque de protection	☐	☐	☐	☐
Veste <u>en</u> cuir <u>avec</u> coque de protection	☐	☐	☐	☐
Gilet réfléchissant	☐	☐	☐	☐
Gilet airbag	☐	☐	☐	☐
<u>Pantalons</u>				
Short	☐	☐	☐	☐
Pantalons 'de ville' (ordinaire - <u>jeans inclus</u>)	☐	☐	☐	☐
Pantalon 'moto' <u>sans</u> coque de protection	☐	☐	☐	☐
Pantalon 'moto' <u>avec</u> coque de protection	☐	☐	☐	☐
Pantalon <u>en</u> cuir <u>sans</u> coque de protection	☐	☐	☐	☐
Pantalon <u>en</u> cuir <u>avec</u> coque de protection	☐	☐	☐	☐
<u>Chaussures / Bottes</u>				
Chaussures de ville (ordinaires)	☐	☐	☐	☐
Bottes 'de ville' (ordinaires) normales	☐	☐	☐	☐
Bottes de moto <u>sans</u> coque de protection	☐	☐	☐	☐
Bottes de moto <u>avec</u> coques de protection	☐	☐	☐	☐
<u>Autres</u>				
Protection auditive (bouchons d'oreille)	☐	☐	☐	☐
Combinaison complète d'une seule pièce	☐	☐	☐	☐
Sous-vêtements en Kevlar (leggings, ..)	☐	☐	☐	☐
Vêtements de pluie (pantalon, combinaison 1 pièce)	☐	☐	☐	☐
Protection dorsale	☐	☐	☐	☐
Protection cervicale	☐	☐	☐	☐

Combien avez-vous dépensé en gros pour vos équipements depuis que vous avez commencé à conduire ?

0-500€

501-1000€

1001-2000€

2001-5000€

>5000€

Quel sera votre prochain achat en équipement de protection ?

Élément de protection	Prochain achat
Casque	
Casque	☐
Casque jaune ou orange fluo	☐
Gants	
Gants 'de ville' (ordinaires)	☐
Gants de moto <u>sans</u> coque de protection	☐
Gants de moto <u>avec</u> coques de protection	☐
Vestes	
Veste 'de ville' (ordinaire) à manches longues	☐
Veste 'moto' <u>sans</u> coque de protection	☐
Veste 'moto' <u>avec</u> coque de protection	☐
Veste <u>en cuir</u> <u>sans</u> coque de protection	☐
Veste <u>en cuir</u> <u>avec</u> coque de protection	☐
Gilet réfléchissant	☐
Gilet airbag	☐
Pantalons	
Short	☐
Pantalons 'de ville' (ordinaire - jeans inclus)	☐
Pantalon 'moto' <u>sans</u> coque de protection	☐
Pantalon 'moto' <u>avec</u> coque de protection	☐
Pantalon <u>en cuir</u> <u>sans</u> coque de protection	☐
Pantalon <u>en cuir</u> <u>avec</u> coque de protection	☐
Chaussures / Bottes	
Chaussures de ville (ordinaires)	☐
Bottes 'de ville' (ordinaires) normales	☐
Bottes de moto <u>sans</u> coque de protection	☐
Bottes de moto <u>avec</u> coques de protection	☐
Autres	
Protection auditive (bouchons d'oreille)	☐
Combinaison complète d'une seule pièce	☐
Sous-vêtements en Kevlar (leggings, ..)	☐
Vêtements de pluie (pantalon, combinaison 1 pièce)	☐
Protection dorsale	☐
Protection cervicale	☐
Rien	☐

Quand vous achetez un équipement de protection, quels sont les critères les plus importants sur lesquels vous basez votre choix ?

	Pas important du tout	Pas important	Sans avis	Important	Très important
Sécurité (protecteurs, test CE, caractéristiques des liquides)	☐	☐	☐	☐	☐
Confort / Praticité (nombreuses poches, nettoyage facile, article complet, flexibilité, ventilation)	☐	☐	☐	☐	☐

Protection contre les conditions météorologiques (étanchéité, coupe-vent, gestion de la température, ..)	☐	☐	☐	☐	☐
Look (design, style en phase avec votre image, etc...)	☐	☐	☐	☐	☐
Visibilité dans la circulation (couleurs vives, réfléchissantes, etc.)	☐	☐	☐	☐	☐

A quelle occasion achetez-vous vos éléments de protection (2 réponses possibles)

Lorsque l'élément de protection est abîmé/usé

Quand je veux changer de look

S'il existe une meilleure technologie ou une meilleure protection

Si j'ai de nouveaux besoins en matière de mobilité (par exemple, j'ai commencé à faire la navette après avoir conduit pour mes loisirs)

Autres (.....)

A quelle occasion achetez-vous un nouveau casque? (2 réponses possibles)

Lorsque celui que j'ai est abîmé

Quand je veux changer de look

S'il existe une meilleure technologie ou une meilleure protection

Si j'ai de nouveaux besoins en matière de mobilité (par exemple, j'ai commencé à faire la navette après avoir conduit pour mes loisirs)

Autres (.....)

Quelles sont les parties de votre équipement homologué CE? (Veuillez indiquer une réponse pour chaque partie de l'équipement)

Approuvé CE ?	Oui, c'était une condition importante pour moi	Oui, je suppose que c'est parce que je fais confiance à la marque	Je ne sais pas, je n'y ai pas encore réfléchi	Non, ce n'était pas une priorité pour moi	Je n'en ai pas
Casque	☐	☐	☐	☐	☐
Veste de moto (avec ou sans coques de protection)	☐	☐	☐	☐	☐
Pantalons de moto (avec ou sans coques de protection)	☐	☐	☐	☐	☐
Gants de moto (avec ou sans coques de protection)	☐	☐	☐	☐	☐
Bottes de moto (avec ou sans coques de protection)	☐	☐	☐	☐	☐

INFORMATIONS SECTORIELLES ET NOUVELLES TECHNOLOGIES

Cette partie du questionnaire vise à identifier les sources d'information des conducteurs de 2RM belges sur le secteur du 2RM et en matière de nouveautés technologiques.

En général, où obtenez-vous des informations sur les nouveautés technologiques et/ou la sécurité du 2RM?

Campagnes des autorités (ex. Vias, VSV, Agence Wallonne pour la SR, etc.)	☐
Information dans les médias	☐
Mon organisation/ mon entourage (club, collègues, amis, famille)	☐
École de formation à la conduite (permis)	☐
Cours de formation avancée (post-permis)	☐
Mon/mes concessionnaire/s	☐
Chaînes Youtube	☐
Groupes Facebook	☐
Sites web spécifiques	☐
Magazines de moto	☐
Aucune de ces sources/Je ne suis pas intéressé(e)	☐

Pourriez-vous donner quelques exemples de chaînes YouTube, de magazines, de clubs, de groupes Facebook, de sites web, etc. où vous obtenez vos informations ?

.....

.....

.....

.....

Sur base de votre expérience en tant que conducteur de 2RMs et de vos informations, pensez-vous que les nouvelles technologies pourraient réduire les accidents ?

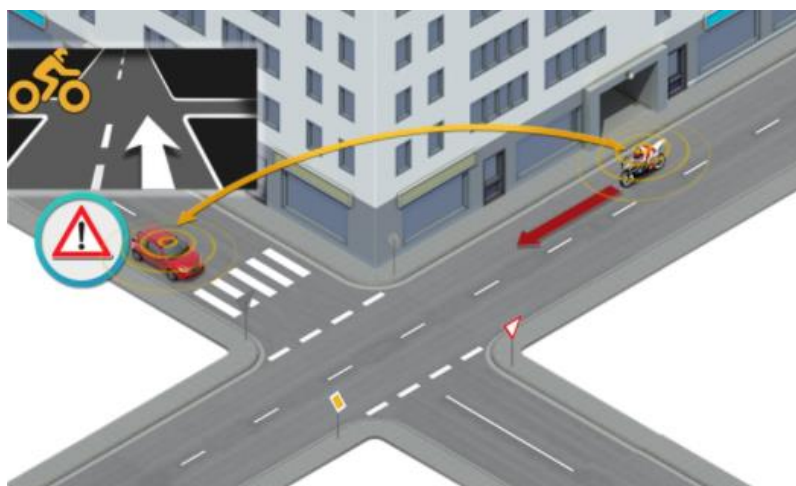
Oui, tout à fait

Oui, dans certains cas

Non, pas vraiment.

Voici quelques-unes des technologies sur lesquelles planchent les constructeurs de 2RMs. Nous souhaiterions connaître votre avis sur le potentiel d'amélioration de la sécurité des conducteurs de 2RMs.

Alerte à l'approche d'une moto



Selon vous, s'agit-il d'une technologie pertinente qui peut contribuer à la sécurité de l'utilisateur ?

Pas du tout d'accord

Pas d'accord

Sans avis

D'accord

Tout à fait d'accord

Aide au virage à gauche (le véhicule vérifie si le motocycliste a été vu ou si sa vitesse a été correctement estimée)



Selon vous, s'agit-il d'une technologie pertinente qui peut contribuer à la sécurité de l'utilisateur ?

Pas du tout d'accord

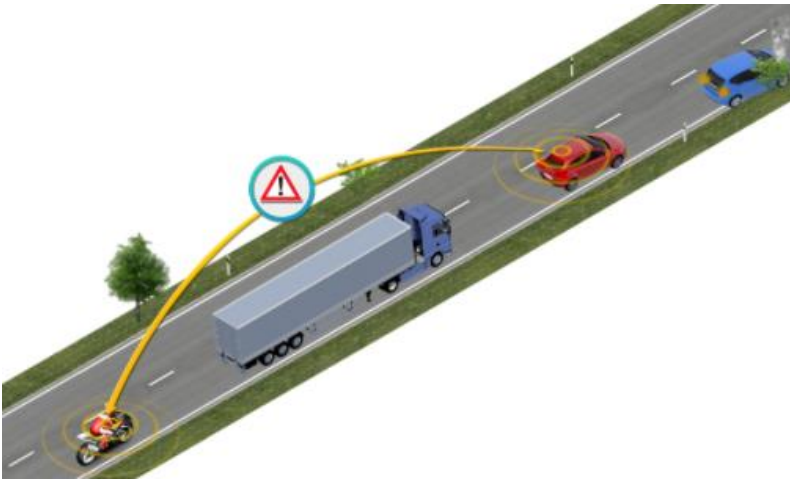
Pas d'accord

Sans avis

D'accord

Tout à fait d'accord

Feu de freinage électronique d'urgence (indique qu'un véhicule imminent actionne un frein d'urgence)



Selon vous, s'agit-il d'une technologie pertinente qui peut contribuer à la sécurité de l'utilisateur ?

Pas du tout d'accord

Pas d'accord

Sans avis

D'accord

Tout à fait d'accord

Alerte aux embouteillages



Selon vous, s'agit-il d'une technologie pertinente qui peut contribuer à la sécurité de l'utilisateur ?

Pas du tout d'accord

Pas d'accord

Sans avis

D'accord

Tout à fait d'accord

Alerte à l'approche d'un véhicule d'urgence



Selon vous, s'agit-il d'une technologie pertinente qui peut contribuer à la sécurité de l'utilisateur ?

Pas du tout d'accord

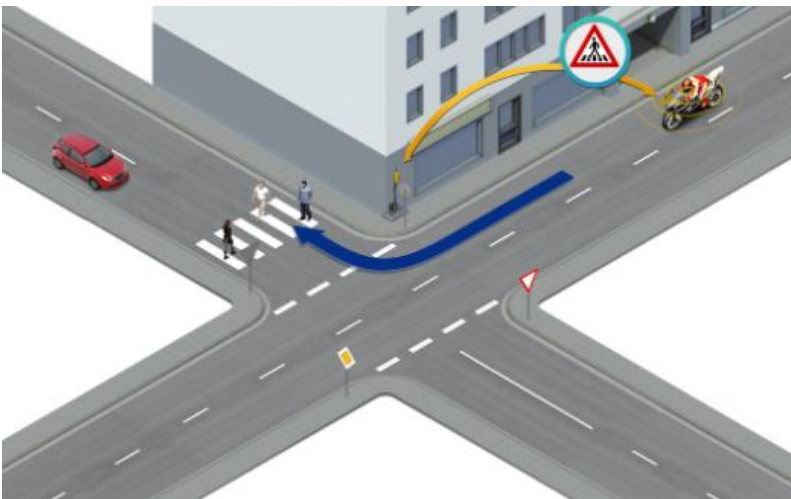
Pas d'accord

Sans avis

D'accord

Tout à fait d'accord

Signalisation à bord des véhicules



Selon vous, s'agit-il d'une technologie pertinente qui peut contribuer à la sécurité de l'utilisateur ?

Pas du tout d'accord

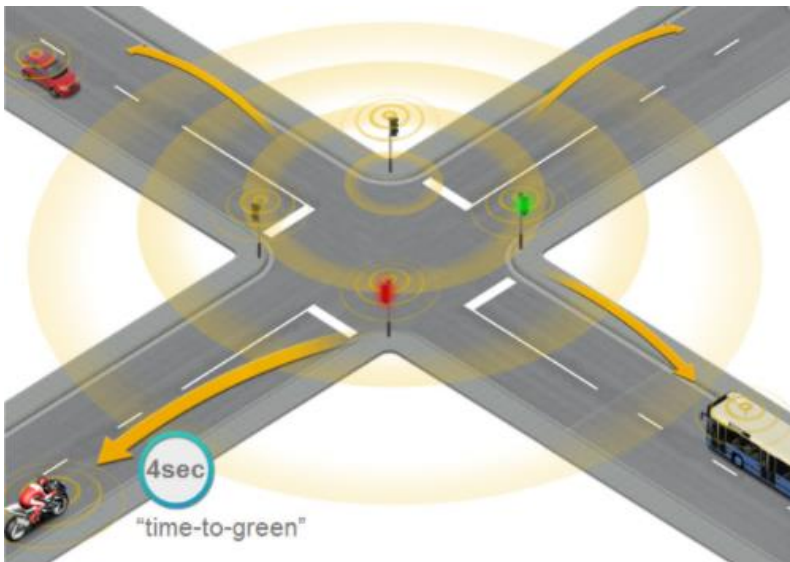
Pas d'accord

Sans avis

D'accord

Tout à fait d'accord

Feu vert - Avis de vitesse optimisée



Selon vous, s'agit-il d'une technologie pertinente qui peut contribuer à la sécurité de l'utilisateur ?

Pas du tout d'accord

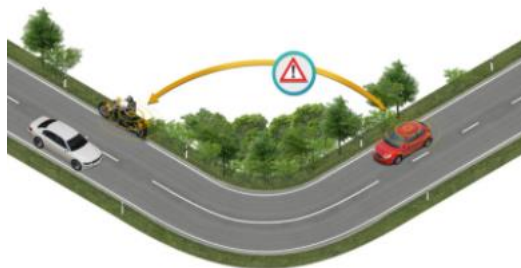
Pas d'accord

Sans avis

D'accord

Tout à fait d'accord

Avertissement pour véhicule(s) lent(s) ou stationnaire(s)



Selon vous, s'agit-il d'une technologie pertinente qui peut contribuer à la sécurité de l'utilisateur ?

Pas du tout d'accord

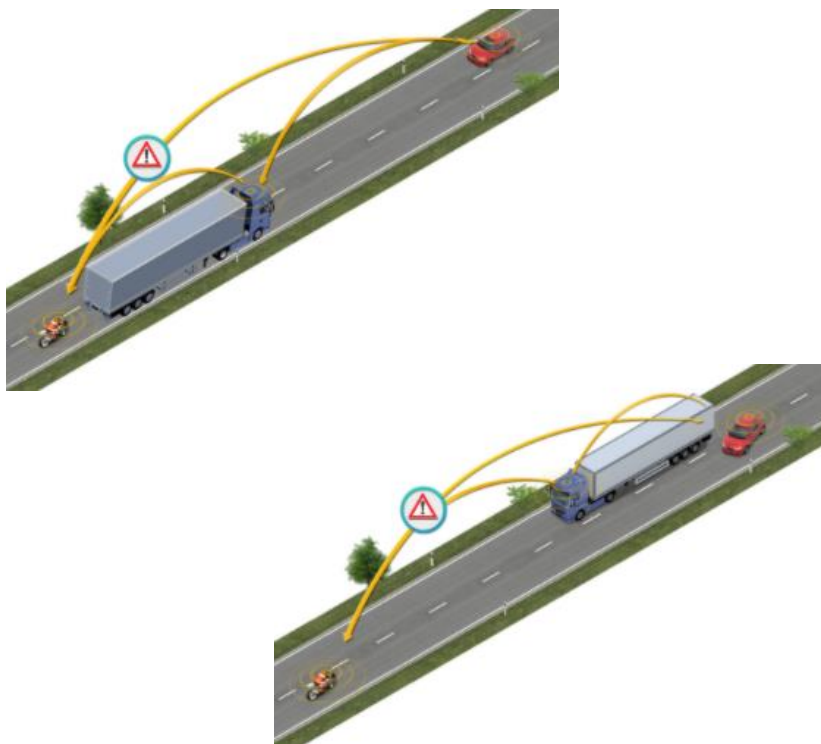
Pas d'accord

Sans avis

D'accord

Tout à fait d'accord

Avertissement de non passage



Selon vous, s'agit-il d'une technologie pertinente qui peut contribuer à la sécurité de l'utilisateur ?

Pas du tout d'accord

Pas d'accord

Sans avis

D'accord

Tout à fait d'accord

"Vous voici arrivé(e) à la fin du questionnaire. Si vous souhaitez ajouter des remarques ou commentaires, vous pouvez utiliser la zone de texte ci-dessous.

