

Paris, le 27 janvier 2021

## COMMUNIQUÉ DE PRESSE

### Circulation inter-files : bilan de l'expérimentation

**Alors que la circulation inter-files (CIF) des deux-roues motorisés (2RM) demeure interdite, son expérimentation sur certaines routes de 11 départements français s'achève le 31 janvier. L'objectif de cette expérimentation était d'organiser un partage apaisé de la route, respectueux de l'ensemble des usagers, et d'encadrer et de sécuriser une pratique fortement répandue chez les conducteurs de deux-roues motorisés (2RM).**

La circulation inter-files des deux ou trois-roues motorisés est entrée en expérimentation le 1er février 2016, pour une durée de cinq ans, dans les 8 départements d'Ile-de-France ainsi que dans les Bouches-du-Rhône, la Gironde et le Rhône. Seules certaines voies de ces départements sont concernées : il s'agit d'autoroutes et routes à deux chaussées séparées par un terre-plein central et dotées d'au moins deux voies chacune, où la vitesse maximale autorisée est supérieure ou égale à 70 km/h, entre les files de véhicules situées sur les deux voies, ayant le même sens de circulation, les plus à gauche d'une chaussée.

Au total, 3 000 kilomètres sont concernés. La CIF est restée interdite en dehors de ces zones expérimentales.

#### **Un bilan de l'accidentalité décevant**

Le CEREMA (le Centre d'études et d'expertises sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement), en charge de l'évaluation de l'expérimentation de la circulation inter-files, vient de remettre son rapport à la Déléguée interministérielle à la sécurité routière (DISR).

Ce rapport montre que l'accidentalité des deux-roues motorisés a augmenté de 12% sur les routes où l'expérimentation de la CIF a eu lieu alors qu'elle a baissé de 10% sur les autres routes des départements concernés. Cette hausse s'est stabilisée néanmoins au fil des années.

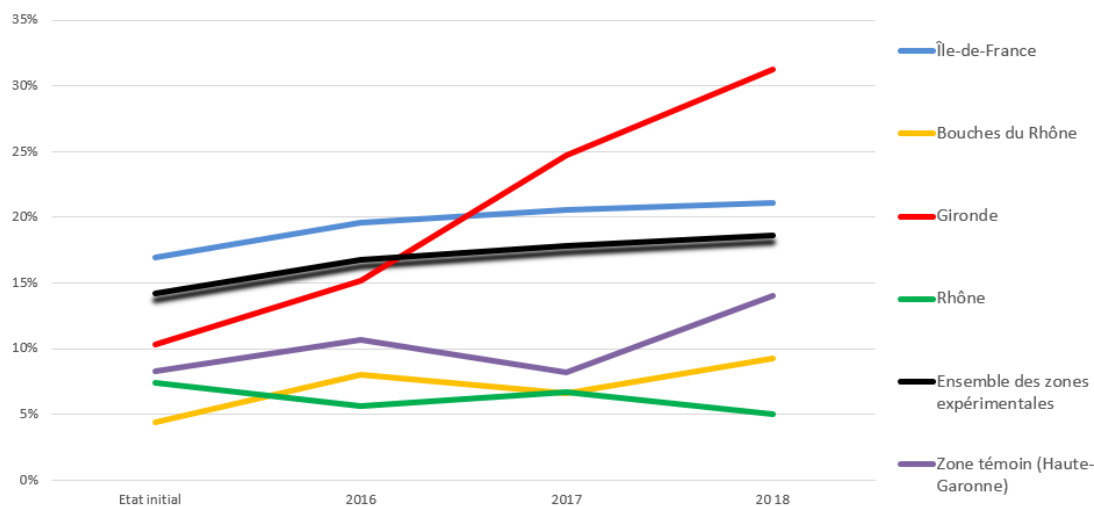
Les accidents impliquant au moins un 2RM sur l'ensemble des routes des zones concernées sont en baisse en Île-de-France, en Gironde (fortement) et dans les Bouches-du-Rhône. Leur nombre est stable dans le Rhône et en Haute-Garonne (site témoin).

<b>Nb accidents 2RM</b> (ensemble des réseaux)	<b>Ile-de-France</b>	<b>Bouches-du-Rhône</b>	<b>Gironde</b>	<b>Rhône</b>	<b>Haute-Garonne (témoin)</b>
<b>Etat initial</b> (moyenne 2012-2014)	8 552	1 651	593	610	339
<b>Expérimentation</b> (moyenne 2016-2018)	7 698	1 507	427	616	354
<b>Variation</b>	<b>- 10%</b>	<b>- 9%</b>	<b>- 28%</b>	<b>+ 1%</b>	<b>+ 5%</b>

En revanche, l'accidentalité des 2RM sur les réseaux ouverts à l'expérimentation CIF est globalement en hausse. Les données étant plus faibles, il convient de les analyser avec plus de précautions. Par ailleurs, les circonstances des accidents ne sont pas toujours connues avec exactitude (2RM en position de CIF ou non, respect des conditions de la CIF ou non).

<b>Nb accidents 2RM</b> (Réseaux CIF expérimentaux)	<b>Ile-de-France</b>	<b>Bouches-du-Rhône</b>	<b>Gironde</b>	<b>Rhône</b>	<b>Haute-Garonne (témoin)</b>
<b>Etat initial</b> (moyenne 2012-2014)	1 447	73	61	45	28
<b>Expérimentation</b> (moyenne 2016-2018)	1 570	120	94	35	38
<b>Variation</b>	<b>+ 9%</b>	<b>+ 64%</b>	<b>+ 54%</b>	<b>- 21%</b>	<b>+ 36%</b>

En analysant le rapport du nombre d'accidents impliquant au moins un 2RM sur le réseau CIF expérimental par rapport au nombre d'accidents globaux impliquant au moins un 2RM sur le secteur étudié (département ou région), il ressort un ratio d'accidents en très forte hausse en Gironde, tandis que sur l'ensemble des autres secteurs étudiés, une légère hausse est à relever.



*Evolution du ratio d'accidents impliquant au moins un 2RM sur les réseaux CIF expérimentaux*

Au total, 16 accidents mortels ont été recensés pendant la période d'expérimentation sur les routes concernées et aucun deux-roues motorisé impliqué ne respectait les règles de l'expérimentation.

### Evolution des comportements liés à la circulation inter-files

L'expérimentation présente des effets positifs en termes de comportement mais le respect des règles demeure minoritaire, sans que l'on n'identifie précisément s'il s'agit d'une méconnaissance ou d'une volonté de les enfreindre.

Le rapport du CEREMA relève une amélioration générale quant au respect des vitesses des deux-roues motorisés sur l'inter-files le plus à gauche : 23% de respect de la limite des 50km/h en pratique de la CIF en 2015 et 40% en 2018.

L'expérimentation a permis de renforcer la pédagogie sur la circulation inter-files notamment grâce à la formation des jeunes conducteurs.

La circulation inter-files des deux-roues motorisés avec les règles de l'expérimentation, est bien acceptée y compris par les conducteurs de véhicules légers.

### Perspectives pour la circulation inter-files

La Délégation à la Sécurité routière observe des incertitudes quant aux données analysées. Les conclusions du rapport du CEREMA ne permettent pas de pouvoir intégrer aujourd'hui la circulation inter-file dans le Code de la route.

Pour la Déléguée interministérielle à la Sécurité routière, Marie Gautier-Melleray : « *L'objectif de cette expérimentation était de diminuer l'accidentalité des deux-roues motorisés en encadrant la pratique de la circulation inter-files dans les départements concernés. Or, le résultat n'est pas à la hauteur de nos espérances puisque le ratio d'accidents sur les réseaux CIF par rapport aux autres réseaux a significativement augmenté dans 1 zone et est en légère hausse ailleurs. Une nouvelle expérimentation, avec des règles adaptées, pourrait donc être envisagée afin de pérenniser cette pratique en toute sécurité.* »

De nouveaux éléments pourraient donc être intégrés à cette seconde expérimentation plus approfondie : l'élargissement des zones géographiques concernées, de nouvelles règles de circulation, une méthodologie de collecte de données automatisée, une communication adaptée et continue pour parfaire la pédagogie de tous les usagers de la route sur le sujet.

## **Accidentalité des 2RM**

Les usagers de deux-roues motorisés représentent 23,1 % des décès avec 615 motocyclistes et 134 cyclomotoristes tués en 2019 alors que leur part dans le trafic routier est de 2 %. A kilométrage parcouru identique, le risque de perdre la vie pour un conducteur de 2RM est 22 fois plus élevé que pour les usagers de véhicules légers.

Fort de ce constat, la Délégation à la Sécurité routière poursuit la mise en œuvre d'actions de sensibilisation et d'actions réglementaires favorisant la baisse de l'accidentalité et de la mortalité de cette catégorie d'usagers de la route.

## **Rappel des règles de l'expérimentation de la CIF**

Où : sur les autoroutes et les routes à deux chaussées séparées par un terre-plein central et dotées d'au moins deux voies chacune, où la vitesse maximale autorisée est supérieure ou égale à 70 km/h, entre les files de véhicules situées sur les deux voies, ayant le même sens de circulation, les plus à gauche d'une chaussée.

Quand : lorsqu'en raison de sa densité, la circulation s'est établie en files ininterrompues sur toutes les voies autres que celles réservées, le cas échéant, à la circulation de certaines catégories particulières de véhicules ou d'usagers.

Qui : tout conducteur dont le véhicule est d'une largeur d'un mètre maximum et relève de la catégorie L3e (motocycle à deux roues) ou L5e (scooter à trois roues)

Comment : espacement suffisant, pas de travaux ni neige ou verglas, en avertissant les autres usagers de son intention de débiter une CIF ou de se rabattre en fin de CIF, pas plus de 50 km/h, pas de dépassement d'autres véhicules en CIF

Retrouvez l'intégralité du rapport du CEREMA en ligne :

<https://www.cerema.fr/fr/actualites/experimentation-circulation-inter-file-deux-roues-autoroutes>

## **Contacts presse Sécurité routière :**

Amandine CUINET : 06 87 67 56 40

Alexandra THERIZOL : 06 75 19 83 90

Thierry MONCHÂTRE : 06 88 16 08 78