

MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR

Le ministre

**Instruction du 22 décembre 2014  
relative à l'expérimentation de la circulation inter-files des motos**

NOR : INTK1422294J

*P. J.* : note de précision synthétique et projets de décrets.

*Le ministre de l'intérieur à liste des destinataires in fine.*

Depuis de nombreuses années, les associations d'usagers de deux-roues motorisés demandent à ce que la circulation inter-files des motos (CIF) soit autorisée. Le Conseil national de la sécurité routière (CNSR) a adopté en fin d'année 2013 une recommandation favorable pour une expérimentation de cette pratique.

Non prévue par le code de la route, cette circulation s'opère actuellement dans des conditions hétérogènes et parfois dangereuses (vitesse excessive, slalom entre les véhicules, non-respect des distances de sécurité).

En autorisant, à titre expérimental, la circulation inter-files des motos sur certains sites où elle est déjà pratiquée, tout en l'encadrant par des règles précises (vitesse maximale autorisée, positionnement sur la chaussée) et en communiquant sur les bonnes pratiques pour adapter les comportements, il est attendu une amélioration des déplacements mais aussi une baisse de l'accidentalité impliquant des deux-roues motorisés dans ce type de situation.

L'expérimentation sera menée sur toutes les autoroutes et routes à caractéristiques autoroutières d'Île-de-France, du Rhône, des Bouches-du-Rhône et de la Gironde dans la mesure où ces routes présentent une congestion récurrente et qu'il y préexiste une pratique régulière de la circulation inter-files. Il importe en effet de disposer d'un territoire d'expérimentation suffisamment large, intégrant toutes les sections où la circulation inter-files est d'ores et déjà tolérée, pour être en mesure d'évaluer les effets de la diffusion de règles claires.

Quoi qu'il en soit, cette circulation ne pourra être pratiquée qu'en situation de congestion et sur les seules routes à chaussées séparées par un terre-plein central, d'au moins 2 x 2 voies et sans croisement, donc notamment sans carrefour giratoire ni carrefour à feu. Il est par ailleurs prévu que l'expérimentation puisse être suspendue par un simple arrêté ministériel, notamment si les résultats de l'accidentalité ne s'avéraient pas satisfaisants.

Vous trouverez en pièce jointe le détail des différents volets de l'expérimentation (règles de circulation envisagées, préparation, information et communication, évaluation...).

La délégation à la sécurité et à la circulation routières (DSCR) du ministère de l'intérieur préparera les outils adaptés et prendra en charge financièrement les efforts de communication, au niveau local, qui doivent accompagner une telle expérimentation. Un décret en Conseil d'État permettant d'expérimenter cette pratique est en cours de préparation. Un projet figure en annexe.

Afin de préparer une telle expérimentation je vous demande de prendre l'attache des gestionnaires de voirie concernés (DIR et le cas échéant concessionnaire autoroutier, département et agglomérations) et des forces de l'ordre afin de déterminer les sites d'implantation des dispositifs de mesures, la localisation des sites d'observation complémentaires et les mesures d'accompagnement local complémentaires à celles mises en œuvre au niveau national, notamment en termes d'information et de communication. Les services du Centre d'étude et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (CEREMA) vous apporteront leur appui et seront chargés de l'évaluation de l'expérimentation.

S'agissant de l'Île-de-France, la préfecture de région assurera, compte tenu du périmètre retenu, la coordination des travaux préparatoires, en lien avec la préfecture de police pour ce qui concerne la mobilisation des forces de l'ordre.

Pour éviter de biaiser les résultats des relevés en diffusant la localisation exacte des sites d'implantation, il n'est pas prévu à ce stade d'élargir le cercle des parties prenantes aux représentants des usagers. Toutefois, ils pourront utilement être associés, le moment venu, à la définition et à la mise en œuvre des mesures d'information et de communication précédant le démarrage de l'expérimentation proprement dite.

Je vous demande de me rendre compte d'ici à la fin du mois de janvier 2015, du résultat de ces travaux préparatoires et des sites d'implantation des dispositifs de mesures qui vous paraissent les plus adéquats. Vous me ferez part également des données de l'accidentalité dont vous disposez concernant ces voies. Ces données permettront de nourrir la fiche d'impact qui devra accompagner la publication du décret.

L'état initial devra être complété par une analyse des procès-verbaux d'accidents impliquant des motos ces trois dernières années afin de nourrir le bilan *a posteriori*.

Par ailleurs, je vous demande de me faire part, avec copie adressée à la DSCR, de toute difficulté rencontrée pour l'application de ces directives.

Fait le 22 décembre 2014.

Pour le ministre et par délégation :  
*Le préfet, directeur du cabinet,*  
T. LATASTE

LISTE DES DESTINATAIRES

Messieurs les préfets des régions :

- Île-de-France
- Rhône-Alpes
- Provence-Alpes-Côte d'Azur
- Aquitaine

Monsieur le préfet de police

Monsieur le préfet de police des Bouches-du-Rhône

Messieurs les préfets des départements :

- Paris
- Seine-et-Marne
- Yvelines
- Essonne
- Hauts-de-Seine
- Seine-Saint-Denis
- Val-de-Marne
- Val-d'Oise
- Rhône
- Bouches-du-Rhône
- Gironde

ANNEXE I

EXPÉRIMENTATION DE LA CIRCULATION INTER-FILES (CIF)  
DES USAGERS DE DEUX ROUES MOTORISÉS (2RM)

**Principales règles de circulation envisagées à ce stade**

Sous réserve des concertations avec les autres ministères concernés, les règles de circulation envisagées à ce stade pour la circulation inter-files figurent ci-dessous. Elles ont vocation à être adoptées par décret en Conseil d'État, dérogeant à titre expérimental, à certaines dispositions du code de la route.

Ce projet de texte prévoit, conformément à la recommandation du CNSR, que la CIF puisse être pratiquée sur les autoroutes et routes à caractéristiques autoroutières comportant au minimum  $2 \times 2$  voies des départements concernés par l'expérimentation, en cas de trafic dense, entre les deux files de véhicules situées sur les deux voies de circulation les plus à gauche d'une chaussée et jusqu'à une vitesse maximale de 50 km/h. Lorsque la vitesse des véhicules dépasse celle des motos, ces dernières devront rejoindre les voies de circulation. Le non-respect de cette vitesse maximale pourra être sanctionné grâce à une adaptation prévue des articles R.413-14, R.413-14-1 et R.413-17 du code de la route. Les 2RM, motocyclettes de type L3<sup>e</sup> ou tricycles de type L5<sup>e</sup>, admis en CIF ne devront pas excéder 1 mètre de large.

S'agissant des règles relatives aux changements de direction, il est proposé de continuer à appliquer les dispositions actuelles du code de la route. Ainsi, les véhicules souhaitant changer de direction devront entraver le moins possible la circulation des autres véhicules, et donc celle des motos circulant en inter-files, notamment pour limiter les risques de chocs avec ces usagers particulièrement vulnérables.

Pour remédier au défaut de saillance visuelle des usagers de deux roues motorisés, il est proposé que les conducteurs de ces véhicules puissent utiliser les feux antibrouillard lorsqu'ils circulent en inter-files. Cette mesure permettrait d'améliorer leur visibilité, de réduire leur vulnérabilité, en appelant l'attention des autres usagers de la route sans les incommoder, en particulier ceux circulant en sens inverse du fait de la restriction de la pratique sur les voies à chaussées séparées par un terre plein central.

**Évaluation**

Pour assurer un suivi précis de cette expérimentation et en évaluer les effets, il est opportun de se doter d'outils précis de mesure de la vitesse et de comptage de tous les véhicules, où qu'ils soient positionnés sur la chaussée. En effet, les outils actuels, notamment les boucles de comptage utilisées par les gestionnaires de réseau routier, ne permettent pas de détecter les deux roues motorisés, *a fortiori* lorsqu'ils roulent entre les voies de circulation. Les travaux de recherche menés par le CEREMA, organisme technique du ministère des transports, et les industriels, et soutenus par la DSCR, laissent penser que les entreprises du secteur sont désormais en capacité de produire de tels outils.

C'est pourquoi, à la demande de la DSCR, le CEREMA a lancé un avis d'appel public à la concurrence en vue de la fourniture de tels dispositifs. Les offres devraient être reçues d'ici le début de l'année prochaine. Des essais sur site, destinés à vérifier la performance et la fiabilité des dispositifs candidats, devraient se tenir au printemps, probablement dans l'agglomération marseillaise pour s'exonérer autant que possible des contraintes liées à la fin de la période de viabilité hivernale. Il est attendu que le marché soit notifié au titulaire avant la fin du premier semestre en vue de l'installation rapide des dispositifs dans les agglomérations concernées. Les données d'état initial pourraient ainsi être recueillies au cours de l'été en vue d'un lancement de l'expérimentation à la rentrée 2015.

Un protocole d'évaluation est en cours de définition par le CEREMA. Outre les mesures qui seront issues des dispositifs précités, des observations in situ pourraient s'avérer utiles. Ces éléments pourraient être complétés le moment venu par une analyse des PV d'accidents impliquant des motos ces 3 dernières années.

Ces informations devront permettre de suivre l'évolution des comportements et de l'accidentalité tout au long de l'expérimentation.

**Choix des lieux d'expérimentation et des sites d'implantation des dispositifs de mesure**

Il est décidé d'expérimenter la CIF sur toutes les autoroutes et routes à caractéristiques autoroutières d'Île-de-France, du Rhône, des Bouches-du-Rhône et de la Gironde, puisque ces routes connaissent une congestion récurrente et qu'il y préexiste une pratique régulière de la circulation inter-files. Seules les routes à chaussées séparées par un terre plein central, d'au moins  $2 \times 2$  voies et sans croisement, donc notamment sans carrefour giratoire ni carrefour à feu, sont concernées par l'expérimentation.

Il est demandé aux préfets concernés de prendre l'attache des gestionnaires de voirie, des forces de police et du CEREMA, organisme du ministère des transports chargé de l'évaluation de cette expérimentation, afin de déterminer précisément les sites d'implantation des dispositifs de mesures, la localisation des sites d'observation complémentaires

et les mesures d'accompagnement local complémentaires à celles mises en œuvre au niveau national, notamment en termes d'information et de communication. Pour éviter de biaiser les résultats des relevés en diffusant la localisation exacte des sites de mesure, il n'est pas prévu d'élargir, pour ces travaux préparatoires, le cercle des parties prenantes aux représentants des usagers. Toutefois, ils pourront utilement être associés, le moment venu, à la définition et à la mise en œuvre des mesures d'information et de communication.

S'agissant de l'Île-de-France, la préfecture de région assurera, compte tenu du périmètre retenu, la coordination des travaux préparatoires, en lien avec la préfecture de police pour ce qui concerne la mobilisation des forces de l'ordre.

Il est en outre envisagé d'implanter quelques dispositifs de mesure hors des sites expérimentaux (en Haute-Garonne et Seine-Maritime) pour recueillir des données sur des sites témoins.

### **Information, communication et signalisation**

L'information et la communication constituent des mesures d'accompagnement indispensables, notamment pour diffuser des messages de prudence et les bonnes pratiques. Elles devront s'adresser simultanément aux usagers de 2RM et aux autres usagers de la route, avec une intensité forte dans les zones d'expérimentation. Le coût et le calendrier ainsi que la mise au point des messages et des outils, seront expertisés dans les prochaines semaines par la DSCR en vue de leur intégration dans son plan de communication pour 2015.

S'agissant de la signalisation, sur laquelle le CNSR ne s'est pas exprimé, son déploiement ne paraît pas nécessaire au droit des zones considérées, hormis éventuellement au moyen de quelques panneaux à messages variables, d'autant qu'une telle signalisation n'aurait plus d'intérêt au terme de l'expérimentation, en cas de généralisation ou d'abandon.

### **Calendrier prévisionnel**

Avant la fin de l'hiver 2014-2015 :

- Réception des offres par le CEREMA puis analyse ;
- Réponse des préfets sur la localisation précise des dispositifs de mesure et de suivi de l'expérimentation et transmission des éléments d'accidentologie pour la fiche d'impact ;
- Finalisation par le CEREMA d'un projet de protocole d'évaluation ;
- Finalisation de la fiche d'impact avec les données d'état initial ;
- Transmission des textes réglementaires et de la fiche d'impact en vue de leur examen par le SGG simplification et le GIPSR ;
- Définition des actions de communication et d'information.

Au printemps 2015 :

- Examen des textes réglementaires par le Conseil d'État puis signature et publication des textes réglementaires ;
- Installation des dispositifs de mesure et de suivi de l'expérimentation au terme de la procédure de sélection.

À partir de l'été 2015 :

- Recueil des données d'état initial ;
- Diffusion des messages d'information et des actions de communication à l'attention des usagers ;
- Engagement de l'expérimentation.