

## CIRCULATION INTER-FILES

Après 5 ans d'expérimentation, l'accidentalité de la circulation inter-files est relevée comme faible par le CEREMA, qui conclut son étude par « une expérimentation qui n'apporte pas de résultats tranchés ». La raison en est simple : il y a trop peu de chiffres pour étayer l'étude. Cette expérimentation a cependant prouvé que, quand elle est pratiquée en bonne intelligence, cette pratique est intégrée par tous. Les véhicules carrossés laissent la place aux deux et trois-roues qui, en respectant les règles de bon sens de la pratique de la circulation inter-files, y circulent dans de très bonnes conditions de sécurité, dans l'intérêt de tous.

Les métropoles ne sont pas les seules concernées. Même dans les Pyrénées Atlantiques, nous sommes souvent confrontés à des difficultés de circulation sur les grands axes et les voies pénétrantes, et la circulation inter-files y est pratiquée. Elle a de nombreux avantages :

En termes de sécurité :

- En inter-files, le deux-roues a plus de visibilité que s'il roule derrière une voiture ou un camion.
- Dans un bouchon, on sait bien que les distances de sécurité ne sont pas respectées et que les véhicules sont très proches les uns des autres. En cas de freinage ou de ralentissement brusque, si le deux-roues roule dans la file, il risque de se faire percuter par l'arrière et d'être projeté dans le véhicule de devant.

En termes de mobilité :

- Interdire la circulation inter-files aux deux-roues n'a aucun sens. Grâce à son faible encombrement, le deux-roues motorisé apporte une fluidité évidente face à l'engorgement d'un trafic urbain souvent saturé.
- Sur le même trajet qu'un 4-roues, la mobilité d'un deux-roues lui permet de circuler beaucoup moins longtemps, donc de moins polluer.
- Si les centaines de milliers de deux-roues qui circulent dans les grandes agglomérations étaient obligés de rouler dans la file, il est évident que la circulation serait encore plus problématique.
- En Belgique la circulation inter-files est légalisée depuis septembre 2011. Un rapport de l'université de Louvain détermine que si 10% d'automobilistes seulement se convertissaient au deux-roues, cela ferait 40% de bouchons en moins.

A ce jour, la circulation inter-files n'est pas définie dans le code de la route. Elle n'est donc pas formellement interdite. Mais elle n'est pas pour autant autorisée car des opérations sont souvent menées par les forces de l'ordre pour la réprimer. Si, jusqu'à ce jour, les forces de l'ordre ne se montrent pas très offensives sur ce thème, le flou juridique qui entoure cette pratique peut à tout moment nous faire basculer dans un enfer répressif. Les usagers se voient alors verbalisés, pour dépassement par la droite, pour non-respect des distances de sécurité, vitesse excessive eu égard aux circonstances, voire pour les trois motifs à la fois.

L'étude a démontré que le respect des règles était une condition fondamentale d'une circulation inter-files efficace et sûre. La FFMC demande une extension à l'ensemble du territoire français, ce qui permettrait des relais efficaces de la formation-information-communication sur le sujet, sans qu'il soit besoin de s'interroger sur le fait d'être ou non dans une zone concernée par l'expérimentation pour en acquérir les bonnes pratiques.

## CDSR

La FFMC 64 a demandé à plusieurs reprises à la préfecture de participer à la CDSR. Deux courriers datés du 30/08/2020 et du 22/01/2021 sont restés sans réponse.

Depuis 2014, la FFMC siège au Conseil National de Sécurité Routière (CNSR) en tant qu'organisation représentative des usagers de deux et trois roues motorisés au niveau national pour les questions de sécurité routière. Dans tous les départements où la demande a été faite, les représentants locaux de la FFMC participent aux CDSR. Pourquoi cela n'est pas le cas dans les Pyrénées Atlantiques malgré nos demandes ?

Nous avons été particulièrement et très désagréablement surpris d'apprendre, lors d'un récent RDV avec le Conseil Départemental, qu'une CDSR s'était réunie dernièrement, notamment pour statuer sur la remise à 90 km/h de certaines routes du département. Une telle décision ne peut ni ne doit se faire dans le dos des usagers. Nous rappelons, une fois de plus, que la FFMC 64 est en mesure d'apporter, comme nous le faisons nationalement, une expertise en matière de deux-roues motorisés, forte de 40 années d'expérience tant en matière d'assurance et donc de maîtrise du risque, que de formation (incluant notre participation à la dernière réforme du permis moto), de prévention (nous intervenons dans les collèges sous agrément de l'Education Nationale), d'expertise en matière d'infrastructures et autres actions en lien avec la sécurité routière ; tous les sujets qui, en tant qu'usagers vulnérables, nous concernent au premier chef.

En refusant à la FFMC 64, en qualité d'association représentative des usagers, le droit de participer à la CDSR, la préfecture et le Conseil départemental vont à l'encontre des recommandations du CNSR.

### **RN 134**

En 2019, Mme Emmanuelle Wargon, secrétaire d'État auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, suite à une question de Monsieur Jean Lassalle, député, a affirmé que « l'État est pleinement mobilisé pour apporter une réponse adaptée aux différents enjeux attachés aux projets inscrits au contrat de plan État-région – CPER – Nouvelle Aquitaine pour la RN134. L'ensemble de ces projets représente un montant de 95 millions d'euros, dont 60 % apportés par l'État. »

En 2020, la FFMC 64 a procédé à un audit sur la RN 134. Nos observations ont été transmises à la préfecture, elles étaient les suivantes :

- 🛠 Les rails de sécurité sont peu équipés de lisses basses ou pas du tout. Ces rails constituent un très redoutable danger pour les usagers en 2 roues en perdition qui en chutant vont percuter les piètements de ces structures qui fonctionnent alors comme des hachoirs avec risque de sectionnement de membres voire décapitations. Nous demandons l'équipement d'urgence de ces rails de lisses basses sur toute leur longueur (y compris dans les lignes droites et intérieurs de virage) et posées au ras du sol pour empêcher l'engagement d'un membre entre la lisse et le sol et sans espace libre entre elle et le rail pour la même raison.
- 🛠 La floraison d'îlots en relief et bordures en ciment de partage de voies constitue un réel danger pour l'usager en 2 roues qui viendrait à les heurter. Nous avons eu un triste exemple avec la mort d'un jeune motard à Haut-de-Gan en 2018. Danger souvent aggravé par la présence d'un panneau J5 monté sur une embase en ciment et un poteau en fer. Nous demandons le remplacement de ces îlots par un marquage en peinture antidérapante bien contrastée au sol et clairement délimité par des balises J1 souples, comme aux carrefours de la route de Buzy ou d'Ogeu. De même les panneaux J5 doivent être montés souples pour s'escamoter en cas de choc.
- 🛠 Le colmatage des fissures de la chaussée est fait au moyen de filets de goudron plus ou moins larges sans gravillonnage antiglisse. Le gravillonnage ne doit pas devenir à son tour un danger de chute mais il doit éviter que le goudron fondant au soleil ne devienne glissant. De nombreux motards en ont fait l'expérience.
- 🛠 L'étroitesse de la route à certains endroits la rend dangereuse notamment à cause du trafic poids-lourds international soutenu. Certains passages Eygun, le fort du Pourtalet, Urdo, créent des situations de face-à-face très délicates, les camions semi-remorques étant contraints d'utiliser toute la chaussée pour circuler.
- 🛠 Le tunnel d'Osse demanderait un éclairage plus puissant à ses deux entrées pour faciliter l'adaptation oculaire les jours de grand soleil, les usagers de 2 roues ne pouvant pas retirer des lunettes de soleil aussi vite qu'un automobiliste, d'où un effet de « trou noir » très désagréable constaté par les usagers.

🦺 Les rambardes des viaducs d'Escot et Bos d'Apus mériteraient un équipement absorbeur de chocs pour protéger un usager en 2 roues qui viendrait à les heurter, la route tournant à angle droit.

A ce jour, nous ne constatons aucune amélioration notable permettant de renforcer la sécurité des deux-roues motorisés sur cet axe, pourtant extrêmement fréquenté. Pire : le nouveau pont à Herrère présente un profil n'offrant aucune chance de survie à un conducteur de 2RM. Pourquoi est-il si difficile d'allouer une partie des sommes débloquées à l'amélioration de la sécurité et de prendre en compte les deux-roues motorisés dans l'aménagement et la gestion des infrastructures ?

### **UTILISATION DES VOIES DE BUS PAR LES 2RM**

Lors de différentes rencontres avec des mairies, nous avons émis le souhait d'autoriser les deux-roues motorisés de circuler dans certaines voies de bus sous conditions.

Les voies de bus concernées sont celles qui sont seulement séparées par un marquage au sol (et non une dénivellation), voies très souvent autorisées à la circulation pour les vélos, comme par exemple l'avenue Maréchal Soult à Bayonne. Les mairies contactées nous ont renvoyé vers la préfecture pour étudier la possibilité de circuler dans ces voies.

La FFMC 64 propose d'autoriser l'utilisation de ces voies de bus pour les deux-roues motorisés en cas de trafic dense, lorsque la circulation est établie en file ininterrompue de véhicule très ralentie ou à l'arrêt. La remontée pourrait se faire à vitesse réduite (30 km/h maxi), avec l'évidente obligation de rejoindre la voie de circulation normale quand le trafic se rétablit, et de se rabattre pour laisser le passage aux véhicules prioritaires et aux bus.

Cette possibilité présenterait les mêmes avantages en terme de sécurité et de mobilité que la circulation inter-files. Certains pays, comme la Suisse, autorisent cette pratique.

Lors de rencontres informelles avec des motards de la Police Nationale, ils nous ont affirmé que de leur point de vue, une telle pratique offrait des avantages et ne présentait pas de problèmes de sécurité, et qu'il n'y aurait pas lieu de verbaliser tant que la vitesse du 2RM est réduite. Leur seule objection a été, en résumé, la suivante : « si le Préfet donne ordre de faire une opération spécifique, nous serons dans l'obligation de verbaliser sans discernement même ceux qui se montrent vertueux »

La FFMC 64 demande donc la possibilité d'étudier cette pratique et de l'expérimenter ; cela pourrait faire l'objet d'une prochaine réunion de la CDSR.

### **À PROPOS DE LA FFMC**

**La Fédération Française des Motards en Colère regroupe 86 antennes départementales et plusieurs milliers de bénévoles. Depuis 1980, elle agit pour défendre la pratique du deux-roues motorisé autour de propositions et d'un projet basé sur la liberté, l'éducation, la solidarité, le respect et le partage de la route avec tous les usagers. Le Mouvement des Motards en Colère regroupe l'ensemble des structures pensées et créées par les Motards en Colère : Assurance Mutuelle des Motards (AMDM), Association pour la Formation Des Motards (AFDM), FFMC Loisirs, Éditions de la FFMC, Stop Vol, Éducation Routière Jeunesse.**

**Fédération Française des Motards en Colère  
Antenne des Pyrénées Atlantiques**

10 rue Pierre Gilles de Gennes, 64140 LONS - contact@ffmc64.fr - [www.ffmc64.fr](http://www.ffmc64.fr)