



# Pour un partage respectueux de la route

En partenariat avec



La circulation interfile est au cœur des préoccupations du gouvernement. Autorisée en Belgique depuis un an, la circulation interfile leur permet de désengorger les villes sans augmenter l'accidentalité. En France, un groupe de travail présidé par le préfet Régis Guyot, planche sur la légalisation de cette pratique. Les conclusions de ces travaux sont attendues pour la rentrée.

Au cœur de l'actualité, 2-roues Lab', en collaboration avec Moto Magazine, a voulu en savoir plus sur le comportement des conducteurs de 2-roues en circulation interfile, pratique qui se démocratise avec l'augmentation du trafic.

## ● Une pratique devenue indissociable de la circulation en 2-roues

La circulation interfile est une pratique indissociable de ce mode de transport, et totalement ancrée dans le comportement des conducteurs de 2-roues : **97,5 %** des répondants à l'enquête circulent en interfile. La circulation interfile est quasiment systématique en ville (91,3 % des répondants la pratiquent en zone urbaine) et en milieu péri-urbain (83,4 % des répondants la pratiquent).

Si la circulation interfile est plus rare sur route et sur autoroute, près de 4 conducteurs sur 10 (38,8 %) la pratiquent aussi bien en ville, sur un périphérique ou une rocade que sur les routes nationales, le réseau secondaire et les autoroutes, quelle que soit leur motivation : pour se rendre au travail (54,4 % des membres de 2-roues Lab' interrogés la pratiquent au quotidien) ou pour se rendre sur le lieu de leurs loisirs (67,7 % la pratiquent quotidiennement ou de temps en temps). Elle résume, aux yeux des conducteurs, tout l'intérêt du 2-roues dans les embouteillages, permettant à la fois de gagner du temps, de fluidifier le trafic, de limiter la pollution et même d'améliorer la sécurité des conducteurs de 2-roues à condition de la pratiquer dans le respect des autres usagers, dans l'esprit d'un partage intelligent de la route.

## ● Une vision désenchantée et responsable des interactions entre usagers de la route

La circulation interfile est majoritairement perçue par les motards et les scootéristes comme une tolérance et de ce fait, les conducteurs de 2-roues sont conscients de leur responsabilité y compris en cas d'accident.

À leurs yeux, dans le cadre de la circulation interfile, l'ensemble des catégories d'usagers, y compris les conducteurs de 2-roues, génère des comportements à risque. Pour les membres de 2-roues Lab' ayant participé à l'enquête (1 941 conducteurs), les scootéristes arrivent même devant les automobilistes en termes de comportement à risque. Les conducteurs de poids-lourds ferment la marche, derrière... les motards.

## ● Des conducteurs majoritairement prudents et sensibles à la prévention des risques

De manière naturelle, les répondants fixent le différentiel de vitesse maximum entre le 2-roues et les autres véhicules à 20 km/h, vitesse préconisée par les associations d'usagers et les professionnels de la formation à la conduite 2-roues (FFMC, AFDM).

Que le trafic soit à l'arrêt ou fortement ralenti, les membres de 2-roues Lab' estiment à une grande majorité - plus des trois quart - que la vitesse maximale ne doit





- ● ● pas dépasser 30 km/h, ce qui correspond à leur pratique, basée sur l'adaptation permanente de leur vitesse aux conditions de circulation. Un chiffre qui reste paradoxalement plus élevé que leur propre recommandation (20 km/h maxi), dans un contexte où les comportements transgressifs sont pourtant extrêmement rares : de 1 à 3 % selon les situations, quand le pourcentage de conducteurs « transgressifs » (selon la DSCR et l'étude consacrée par GEMA Prévention aux profils des motards en 2009) oscille communément entre 18 et 20 %, en 2-roues comme en automobile. Aux yeux des motards et des scootéristes, les conducteurs de 2-roues qui, dans le cadre de la circulation interfile, adoptent une conduite sportive et rapide, en commettant des infractions dans le seul but de gagner du temps, sont extrêmement minoritaires et dans le même temps, sont les principaux responsables de la mauvaise image donnée aux 2-roues en interfile. Ces comportements asociaux colportent l'idée que les pratiquants de circulation interfile roulent trop vite, pour 62 % des membres de 2-roues Lab'.

### ● Formation : des lacunes quel que soit le mode de transport

Les conducteurs de 2-roues interrogés ont bien conscience du risque d'accident, ce qui leur permet d'adopter une attitude responsable. Ils se signalent en mettant leurs warnings ou leur clignotant (79,6 %), ils se positionnent décalés par rapport aux autres usagers de la route (54,6 %). S'ils adoptent majoritairement la position « culturelle » des motards sur la voirie, le plus souvent à droite de la voiture la plus à gauche (50,5 %), nombre de réponses témoignent du manque de repères de certains conducteurs de 2-roues pour « choisir » une voie où pratiquer l'interfile, constat qui renvoie directement à la problématique de la formation à la conduite 2-roues, notamment pour les nouveaux utilisateurs (125, cyclo).

Si plus de la moitié des conducteurs de 2-roues ont attendu d'acquérir suffisamment d'expérience pour pratiquer la circulation interfile, 47,7 % des membres de 2-roues Lab' sont encore mal à l'aise au guidon face aux interactions entre usagers. Aux yeux des conducteurs de 2-roues, les automobilistes sont majoritairement bienveillants vis-à-vis des 2-roues, et cette bienveillance s'exprime lors de la circulation interfile. En revanche, ces mêmes automobilistes sont aux yeux des motards et des scootéristes totalement démunis pour les détecter et seulement 4,9 % sont bien formés à la circulation des 2-roues entre les files.

**Envie d'en savoir plus ? Contactez-nous !  
À très bientôt sur 2-roues Lab'.**