

L'interdiction de circuler en interfiles crispe les motards

La tolérance qui s'appliquait jusque-là ne sera plus valide le 1^{er} février.

ANGÉLIQUE NÉGRONI
anegroni@lefigaro.fr

SÉCURITÉ ROUTIÈRE « *Le propre de la moto, c'est de circuler en interfiles. Revenir à l'interdiction généralisée de cette pratique est impensable. Cela revient ni plus ni moins à interdire l'usage de la moto* », peste M^e Rémy Josseaume, spécialiste du droit de l'automobile et motard de longue date. Or, à compter du 1^{er} février prochain, c'est pourtant bien ce qui va se passer. L'expérimentation qui était lancée depuis 2016 et qui autorisait à titre exceptionnel, sur certains axes, ce mode de circulation, bel et bien interdit dans le code de la route, prend fin le 31 janvier.

Dès lundi prochain, donc, les 3 000 kilomètres de route de la région parisienne, des Bouches-du-Rhône, du Rhône et de la Gironde, retenus pour ce test de cinq années, reviennent à ce qui est inscrit dans le code de la route: l'interdiction

de la circulation interfiles. Ce sera le cas notamment sur le périphérique parisien et les grands axes d'Île-de-France au grand dam des motards qui, s'ils contreviennent à la règle, s'exposeront à 135 euros d'amende forfaitaire et à la perte de trois points sur leur permis.

Augmentation des accidents

Mais cette situation pourrait être provisoire. D'ores et déjà, la Sécurité routière réfléchit à mettre en place, sous une forme différente, une autre expérimentation. Car les résultats de ce premier test, destiné à encadrer et sécuriser une pratique de conduite fortement répandue, sont jugés insuffisants. Ils révèlent que « l'accidentalité des deux-roues motorisés a augmenté de 12 % sur les routes où l'expérimentation de la CIF (circulation interfiles, NDLR) a eu lieu, alors qu'elle a baissé de 10 % sur les autres routes des départements concernés. Cette hausse s'est néan-



Les motards contrevenant à la nouvelle règle s'exposent à 135 euros d'amende forfaitaire et à la perte de trois points sur leur permis.

JULIEN MUGUET

moins « stabilisée au fil des années », selon la Sécurité routière.

Par ailleurs, ce premier bilan produit par le Centre d'études et d'expertises sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (Cerema), qui s'est chargé de l'expérimentation, révèle des écarts importants d'un département à l'autre. Ainsi, dans les Bouches-du-Rhône, on passe de 73 accidents entre 2012 et 2014 à 120 entre 2016 et 2018, une fois la CIF autorisée, soit une hausse de 64 %. Au cours des mêmes périodes, l'écart est bien moindre en Île-de-France, passant de 1 447 à 1 570 accidents, soit une augmentation de 9 %. À l'inverse, la CIF a produit des résultats positifs dans le Rhône, puisqu'elle a fait chuter de 21 % les accidents, passant de 45 à 35.

Enfin, durant les cinq années de test, 16 motards ont trouvé la mort

sur ces 3 000 kilomètres de route. Mais selon le Cerema, aucun d'entre eux n'avait respecté les règles de la CIF, à savoir l'obligation de rouler à moins de 50 km/h ou encore de ne recourir à ce mode de circulation qu'en cas de trafic dense.

Face à ce rapport en demi-teinte, la Sécurité routière songe à une « expérimentation plus approfondie » avec, dit-elle, un « élargissement des zones géographiques concernées, de nouvelles règles de circulation » mais aussi « une communication adaptée et continue ». Mais cette nouvelle levée de l'interdiction sur une partie du réseau ne pourra pas se faire avant plusieurs semaines, car un décret en Conseil d'État est nécessaire.

La Fédération française des motards en colère (FFMC) espère que ce texte réglementaire ne se fera pas trop attendre. Malgré les données du

Cerema, l'association affirme que la CIF protège les deux-roues motorisés. « *Quand on roule entre deux voitures, on est pris en sandwich en cas de freinage et les conséquences peuvent être dramatiques pour le motard* », décrit Jean-Marc Belotti, son responsable en Île-de-France. Si, à compter du 1^{er} février, des verbalisations sont adressées pour CIF, il assure qu'elles partiront à la poubelle. « *Un article du code de la route permet de les faire sauter* », affirme-t-il en espérant que cette conduite entre les files de voitures sera un jour légale. « *On pourra alors l'enseigner dans les auto-écoles et elle causera bien moins d'accidents qu'aujourd'hui* », estime-t-il. Une solution que soutient M^e Josseaume, car, dit-il, « *cette pratique est tellement ancrée dans les habitudes qu'elle est même répandue dans les centres-villes où elle a toujours été interdite* ». ■