



**RÉPUBLIQUE
FRANÇAISE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*



Cerema

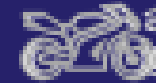
CLIMAT & TERRITOIRES DE DEMAIN

EXPERIMENTATIONS SECURITE ROUTIERE

26/11/2021

EXPERIMENTATION CIRCULATION INTER-FILES 2RM

Fiche 1 : La Circulation Inter-Files (CIF) des 2RM



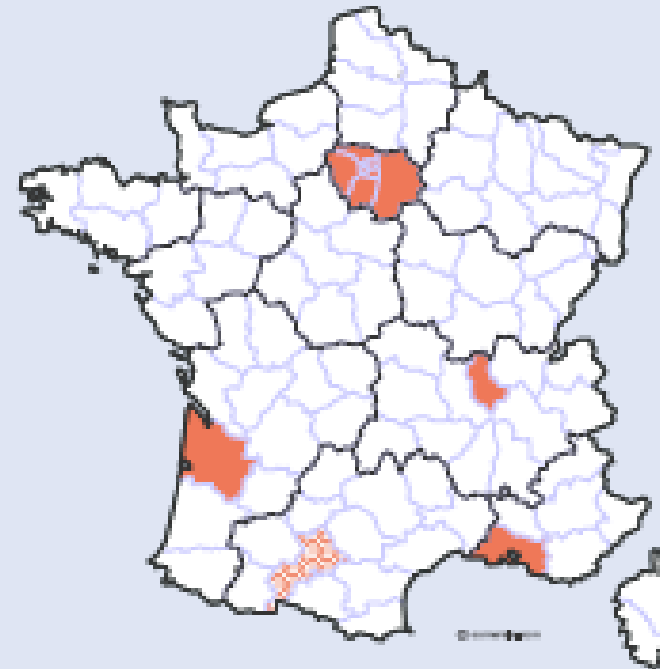
CONTEXTE

OÙ : EXPÉRIMENTATION SUR 11 DÉPARTEMENTS
QUAND : ENTRE FEVRIER 2016 ET FEVRIER 2021

-  Départements expérimentaux
-  Département « témoin »

CONDITIONS

RÉSEAUX : ROUTES À CARACTÉRISTIQUES
AUTOROUTIÈRES LIMITÉES AU MINIMUM À 70 KM/H
TRAFFIC : CONGESTIONNÉ
POSITION DU 2RM : ENTRE LES DEUX VOIES LES
PLUS À GAUCHE
VITESSE DU 2RM : 50 KM/H MAXIMUM



EXPERIMENTATION CIRCULATION INTER-FILES 2RM

RÉSULTATS

ACCIDENTALITÉ 2RM GÉNÉRALE : -10%*

ACCIDENTALITÉ 2RM SUR LES RÉSEAUX
EXPÉRIMENTAUX : +12%*

ACCIDENTALITÉ DES 2RM EN CIF SUR LES RÉSEAUX
EXPÉRIMENTAUX :

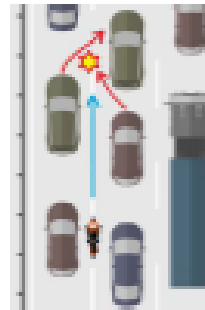
- 45 accidents par an dans les départements en Ile-de-France et en Gironde
- 15 accidents par an dans les autres départements

CONSÉQUENCES CORPORELLES : FAIBLES

* État initial : 2012-2014 & Années expérimentales étudiées : 2018 -2019

SCÉNARIO D'ACCIDENTS EN CIF :

« Un conducteur de 2RM circule sur le réseau expérimental lors d'un trajet de type domicile-travail, aux heures de pointe du matin ou du soir. Le trafic est congestionné. Le 2RM se positionne sur l'inter-file la plus à gauche (9 cas sur 10) et y circule. Un conducteur non 2RM présent dans les voies normales de circulation, en amont du 2RM, change de file (droite ou gauche) sans percevoir le 2RM qui le percute alors. »



Expérimentation
de la circulation inter-files (CIF)
des deux-roues motorisés
Rapport d'évaluation
Janvier 2021



VITESSE DES 2RM EN CIF : 41 – 70 KM/H
2RM EN CIF VERBALISABLE : 50 %



RESPECT DE LA VITESSE EN CIF : EN PROGRESSION
RESPECT DE LA POSITION EN CIF : 80% – STABLE

COMPORTEMENTS DECLARÉS DES 2RM EN CIF :



Usage des feux de détresses, appels de phares et klaxons
en augmentation

APPRENTISSAGE DE LA CIF : PEU D'ÉVOLUTION
DANS LES CENTRES DE FORMATION

L'ESSENTIEL

DES EFFETS ENCOURAGEANTS SUR LA PRATIQUE
... MAIS

- UNE ACCIDENTALITÉ CONTRASTÉE
- DES VITESSES EN CIF TROP ÉLEVÉES
- UNE FAIBLE CONNAISSANCE DES RÈGLES

Rapport complet :

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

Fiche réalisée par Mathis Beltrami

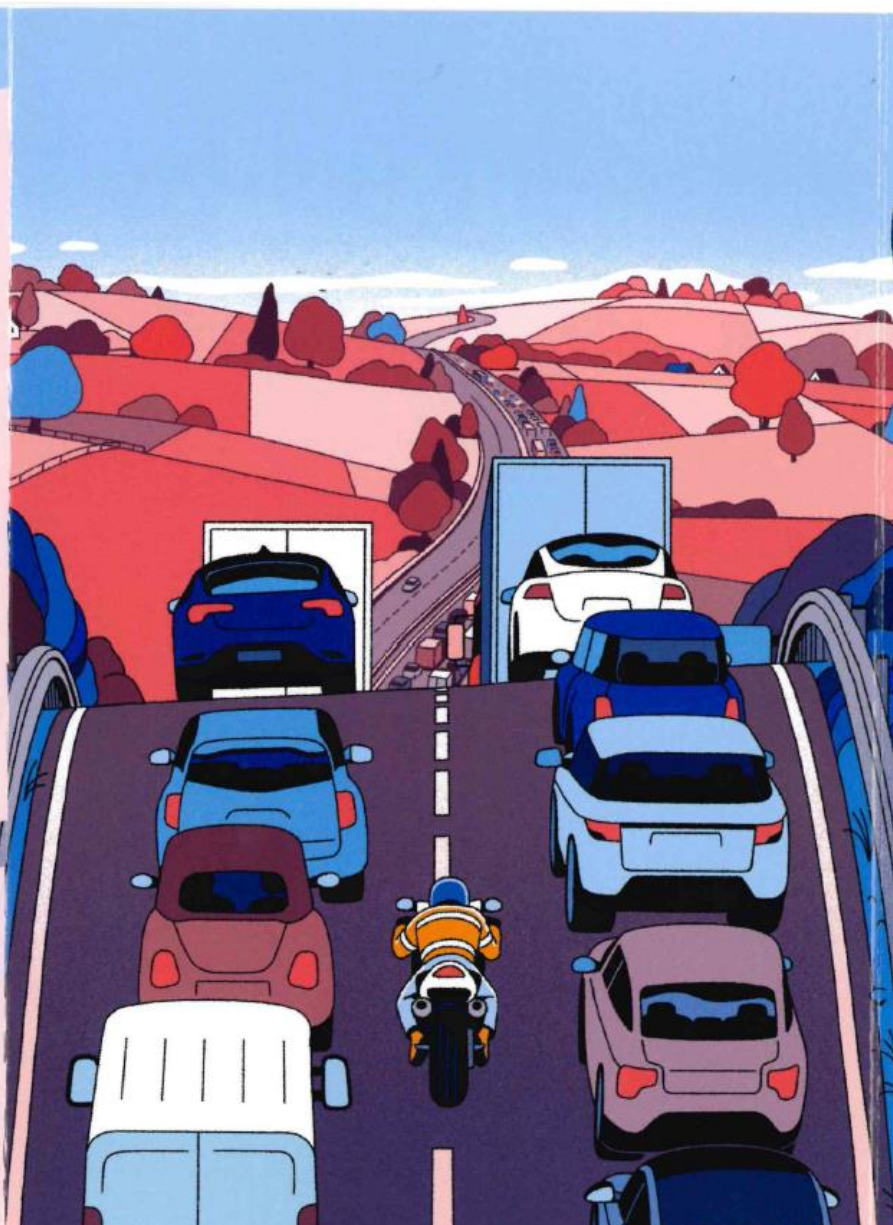
EXPERIMENTATION CIRCULATION INTER-FILES 2RM NOUVELLE EXPERIMENTATION 2021 – 2023 +1

Motards et automobilistes,
une expérimentation
de la circulation inter-files
se déroule dans votre département
depuis août 2021,
pour une durée de 3 ans.



Alpes-Maritimes, Bouches-du-Rhône, Drôme,
Essonne, Gironde, Haute-Garonne,
Hauts-de-Seine, Hérault, Isère,
Loire-Atlantique, Nord, Paris,
Pyrénées-Orientales, Rhône, Seine-et-Marne,
Seine-Saint-Denis, Val-d'Oise, Val-de-Marne,
Var, Vaucluse et Yvelines.

Cette expérimentation offre la possibilité
aux deux et trois-roues motorisés
de circuler entre les files de véhicules,
à l'arrêt ou roulant à vitesse très réduite,
dans les embouteillages sur les autoroutes
et les routes comportant au moins 2 fois
2 voies, séparées par un terre-plein central
et sur lesquelles la vitesse maximale
autorisée est supérieure à 70 Km/h.
Elle reste interdite sur les autres types
de routes.



POURQUOI CETTE EXPERIMENTATION ?

La circulation inter-files
n'est pas autorisée par le code de la route
mais elle est souvent pratiquée.

L'expérimentation va permettre d'étudier
les conditions dans lesquelles
cette pratique pourrait être autorisée,
sécurisée et enseignée.



AUTOMOBILISTES

Soyez extrêmement vigilants lorsque
vous déboîtez : mettez votre clignotant,
vérifiez vos rétroviseurs et vos angles morts
en tournant la tête.



MOTARDS

Respectez les règles de conduite
en circulation inter-files décrites au dos
de ce document.

EXPERIMENTATION CIRCULATION INTER-FILES 2RM NOUVELLE EXPERIMENTATION 2021 – 2023 +1

ATON
FILES--
EN TOUTE SECURITE

TOUT CE QU'IL FAUT SAVOIR
SUR L'EXPERIMENTATION DE LA
CIRCULATION
--INTER-FILES--

POUR QUI ?

- Pour les deux-roues ou les trois-roues motorisés de moins d'un mètre de large.
- ✗ Les tricycles à voie large, les side-cars et les quads ne sont pas autorisés à rouler entre les files.

QUAND ?

- Lorsque la circulation est dense et qu'elle s'établit en files ininterrompues sur toutes les voies.
- Lorsque l'espace entre les véhicules est suffisant pour passer.
- ✗ Lorsqu'une voie est en travaux ou couverte de neige ou de verglas, la circulation inter-files est interdite.

OÙ ?

Dans les 21 départements concernés par l'expérimentation : Alpes-Maritimes, Bouches-du-Rhône, Drôme, Essonne, Gironde, Haute-Garonne, Hauts-de-Seine, Hérault, Isère, Loire-Atlantique, Nord, Paris, Pyrénées-Orientales, Rhône, Seine-et-Marne, Seine-Saint-Denis, Val-d'Oise, Val-de-Marne, Var, Vaucluse et Yvelines.

- Sur les autoroutes et routes comportant au moins 2 fois 2 voies séparées par un terre-plein central et où la vitesse autorisée se situe entre 70 Km/h et 130 Km/h.
- Entre les deux files de véhicules les plus à gauche de la chaussée.

LES REGLES A RESPECTER :

- ✗ Les deux-roues motorisés ne doivent pas forcer le passage.
- ✗ Il est interdit de dépasser un autre deux-roues motorisé circulant en inter-files.
- Lorsque le trafic se fluidifie et que les véhicules circulent à plus de 50 Km/h sur au moins une des deux files, les deux-roues motorisés doivent reprendre leur place dans les voies.
- La vitesse autorisée en situation de circulation inter-files est de 50 Km/h au maximum, avec un différentiel de 30 Km/h au maximum, par rapport aux autres véhicules.

SECURITE ROUTIERE VIVRE, ENSEMBLE

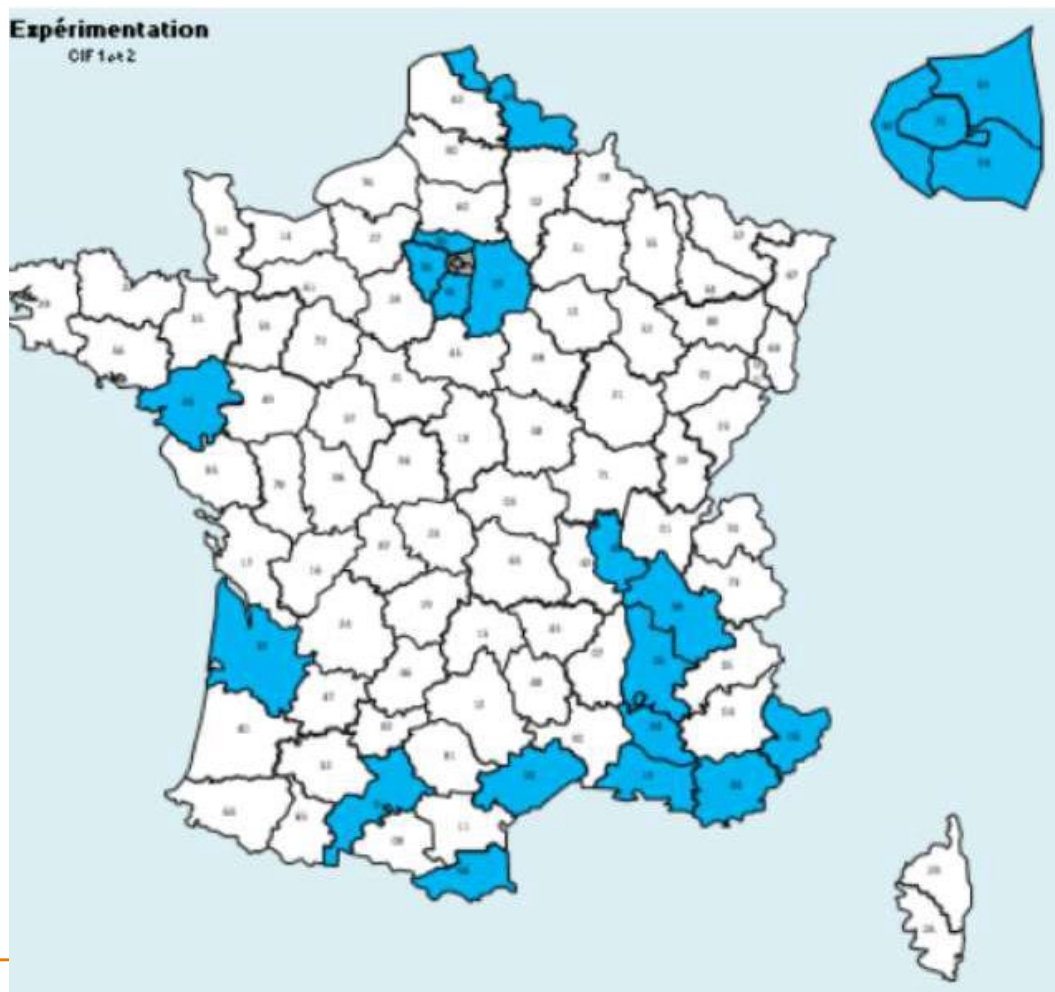
SECURITE ROUTIERE VIVRE, ENSEMBLE

Ne pas jeter sur la voie publique

MOTARDS
AUTOMOBILISTES
CIRCULATION
--INTER-
PARTAGEONS LA ROUTE

SECURITE ROUTIERE VIVRE, ENSEMBLE

EXPERIMENTATION CIRCULATION INTER-FILES 2RM NOUVELLE EXPÉRIMENTATION 2021 – 2023 +1



EVOLUTION EN COURS

DIRECTIVE EUROPEENNE SECURITE DES INFRASTRUCTURES 2019 + LOI 3D

- Nouvelle méthodologie pour le réseau Etat dont autoroute, accidentalité+ sécurité inhérente.
- Périmètre réseau 2008 + co-financement UE
- Obligations se transmettront avec transfert d'infra même si infra modifiée (déjà Strasbourg et Lyon, + suivant loi 3D)
- Strasbourg représente les métropoles dans le copil national

RGC ET GÉNÉRALISATION DU 30 KM/H

- Code de la route RGC :
- Limitation à 30 : avis simple de la pref (B14)
- ZONE 30 : avis conforme de la pref (marquages)

L'évolution 2008 de la définition de la zone 30 n'a pas été prise en compte dans le code pour les RGC

Besoin d'éléments sur les vitesses réelles et sur les vitesses de références prises pour les plans de feux et des futurs profils pour désamorcer.

DÉPLOIEMENT DES RADARS URBAINS

Montbéliard et Montpellier c'est parti

Radars urbains : radars petites tailles : leurres et réel (4I pour 1R), passe d'un boitier à l'autre mais manuel

Travail sur éventuel panneau SR3d gamme miniature

Radars feux et vitesse, intervention humaine pour passer de l'un à l'autre.

EVALUATION PASSAGES PIÉTONS 3D 2018 2020

Evaluations des dispositifs expérimentaux
« passage pour piétons en 3 dimensions »
Synthèse
Rapport d'étude, 15 février 2021

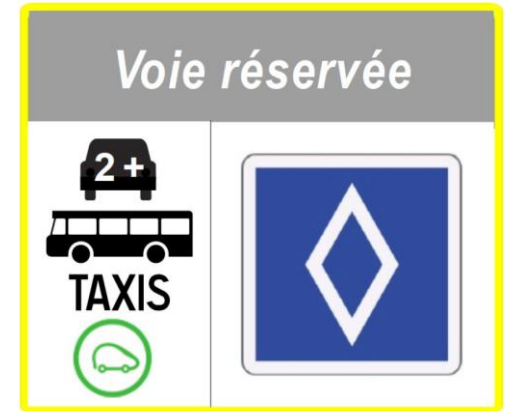
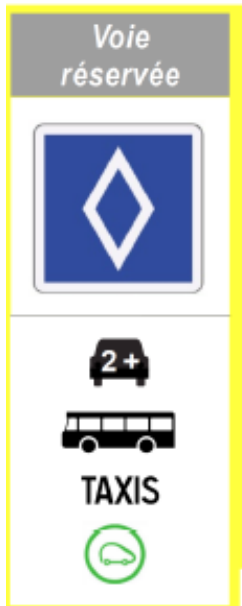


Illustrations de croquis



- 6 partenariats sur 80 autorisations
- Conclusion
 - PP3D reste illégal

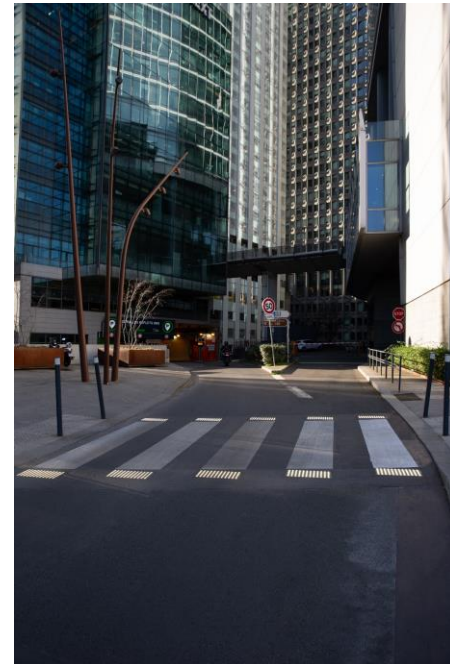
EXPERIMENTATION EN COURS



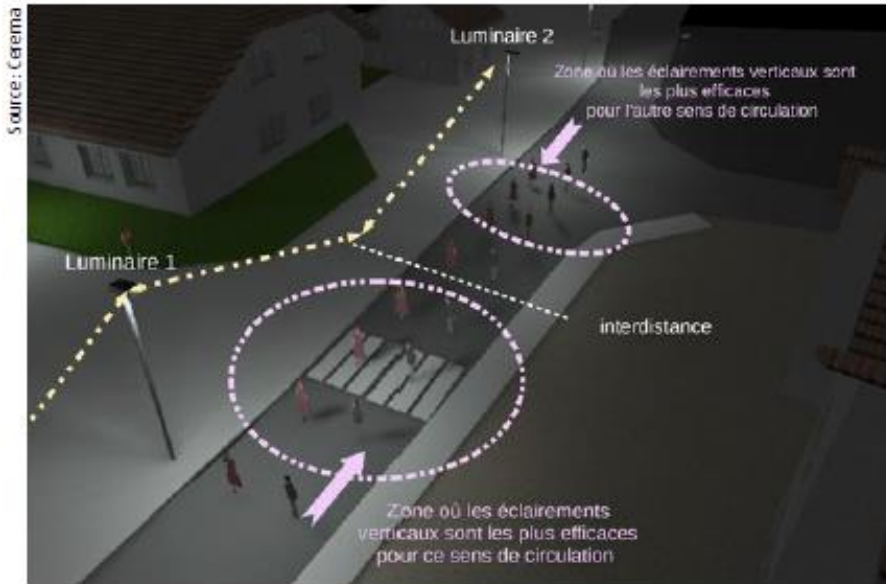
Feux à décompte rapport rendu par Neuilly



Signalisation lumineuse dynamique au sol : renforcement pour la perception des passages piétons Expérimentations en cours



Cependant le pb est de voir le piéton et non de voir le passage piéton



Vue sens favorable



Vue sens défavorable

INRAE
ABC



Favoriser la marche

Éclairage des espaces publics pour les piétons

Le rôle de l'éclairage des espaces publics est de garantir la sécurité et le confort des usagers, tout en favorisant les déplacements doux. L'éclairage des espaces publics doit être conçu pour être efficace, économe et agréable. Il doit permettre de voir les piétons et de se faire voir, tout en créant un environnement agréable et sûr. L'éclairage des espaces publics doit être conçu pour être efficace, économe et agréable. Il doit permettre de voir les piétons et de se faire voir, tout en créant un environnement agréable et sûr.



Table n° 07 - Décembre 2020

Signalisation lumineuse dynamique au sol

Expérimentation en cours



PEINTURES LUMINESCENTES

3 EXPÉRIMENTATIONS EN COURS :

40, 77, ET VILLEDIEU LA BOUERE +RD DANS LE 49



PROCÉDÉ DE TYPE GUID'N GRIP PLUSIEURS EXPÉRIMENTATIONS EN COURS CD TARN, CD95, CD03, DIRMC



EXPERIMENTATION D43 EN IDF TERMINÉE RN6
VILLENEUVE ST GEORGES
ATTENTE SUITE

CLERMONT-F^D



LUDESSE



CHAMPEIX



AUTHEZAT

AUTRE EXPÉRIMENTATION (TOULOUSE) EN ATTENTE



EXPÉRIMENTATION VOI COVOITURAGE FRONTIÈRE SUISSE

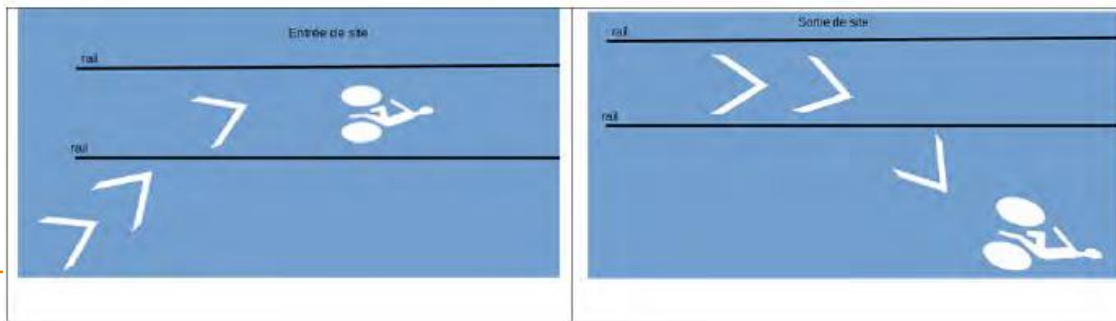
Sens « Suisse vers France »



Sens « France vers Suisse »



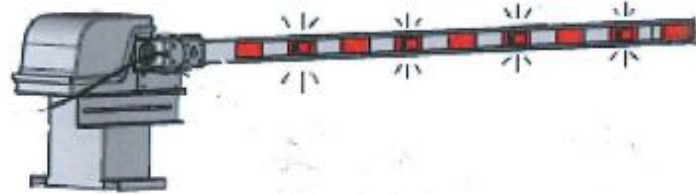
EXPÉRIMENTATION PANNEAU ET MARQUAGE POUR LES CYCLISTES (NANTES)



EXPÉRIMENTATION ENCOMBREMENT PN PORT DU HAVRE



EXPÉRIMENTATION BARRIERE A LED DELLE



RENDEZ VOUS CEREMA 6 JANVIER 2022 14H 16H

Comptez les deux roues motorisés par analyse des vidéos pour les voiries à chaussées séparées de type autoroutier

Vers un observatoire du trafic 2RM
(projet OBS2RM)

Usage vidéo classiques
contact cerema Thomas.durlin@cerema.fr

PROJET OBSMMA : MÉTHODOLOGIE POUR UN OBSERVATOIRE DE LA MOBILITÉ MODES ACTIFS

Projet de recherche en cours

Evaluation macro : enquêtes

- Travail côté enquête ménage et recensement

Evaluation fil de l'eau : comptages

- Travail sur plateforme des fréquentations (PNF) pour cyclistes
- Piéton et edpm inclus dans schéma de données de comptage (DINUM)

Souhait branchement des données des collectivités sur PNF) contact cerema Thomas.durlin@cerema.fr



- Merci de votre attention