Lettre à Monsieur le délégué interministériel de la sécurité routière

« Circulation à moto entre les voitures »

Voici un « beau » projet de réglementation ou devrait-on dire, de déréglementation que d'envisager de voir les motocyclettes évoluer entre des files de véhicules d'une part, et entre des voies de circulation d'autre part.

Rappelons qu'il s'agit de donner aux motocyclistes la possibilité **« réglementaire »** de circuler entre des files de véhicules et entre des voies de circulation.

Donnons quelques rappels qui échappent sans doute aux considérations à prendre en compte dans ce contexte. Les motocyclistes représentent une très petite part des usagers de la route, soit environ **un million et demi de motocyclettes** évoluant en France. Ajoutons environ **475000** véhicules à deux roues ou trois roues classés au rang de motocyclettes qui se remarquent surtout en grandes agglomération et en périphérie urbaine.

Soit un peu moins **de deux million de véhicules** (autant dire une minorité d'usagers) de ce type dans notre pays.

Rappelons également ce qu'est une file de véhicules et nous verrons plus loin comment fonctionne une file de véhicules. Une file de véhicules est une suite en principe alignée d'usagers qui se suivent selon une trajectoire commune, les uns des autres séparés d'une distance dite « inter-véhiculaire ».

Une voie de circulation se définie selon le code de la route, notamment à l'article **R.110-2** Notons la notion de subdivision de la chaussée, ayant une largeur suffisante pour permettre la circulation d'une file de véhicules. Cette «voie » est matérialisée ou non.

Rappelons également la sinistralité routière spécifique aux deux roues motorisés, soit une mortalité effective d'environ **650** décès chaque année et une quasi stabilité de ce fait depuis de nombreuses années. Ajoutons la remarque suivante :

Ce sinistre semble assez singulier par le taux relativement élevé de tués par rapport à la représentation dans le parc d'usagers soit 20%. Rappelons maintenant ce qu'est une motocyclette et un véhicule à deux ou trois roues. Ne considérons que les véhicules d'un

certain type notamment ceux des alinéas **4.3 - 4.5 - 4.9 – 4.10** de l'article **R.311-1** du code de la route. Rappelons également les caractéristiques réglementaires d'une motocyclette au plan dimensionnel, art. **R. 312-10**, soit un maximum de 400cm en longueur et 200cm (100cm pour les cyclomoteurs) en largeur.

Il est donc question de donner *« un sens réglementaire »* à l'usage de *« l'inter file »* ou *« l'inter-voie ».* Les quelques données qui précèdent semblent intéressantes, pour certains, elles pourraient suffire aux préceptes de la sécurité routière et les prétendre à leur statut de spécialistes, à la connaissance infuse ou à l'autorité absolue. Mais il n'en est rien, la sécurité routière n'est qu'un concept de résolution qui s'applique à résoudre les problèmes posés par le phénomène qui les produits.

Avant toute chose à considérer comme solution, il faut se préoccuper du problème.

Observer le phénomène selon des principes scientifiques est une mise obligatoire à toute tentative d'ingérence.

Pour cela il faut s'impliquer dans la pratique des faits, comprendre les difficultés, connaître les travers de ses acteurs et leurs ressources. Ce n'est pas mince affaire que d'envisager la sécurité et qu'à méconsidérer les paramètres qui la constitue, il se peut que l'effet contraire soit obtenu.

Alors observons le phénomène du déplacement grâce à un véhicule, du moins donnons les résultats des observations effectuées. Le déplacement est un besoin naturel, car la nature aime le mouvement comme elle le produit toujours, pour en ravir ceux qui en jouissent et en frustrer ceux qui en manquent. Il n'est rien de plus pénible que de voir sa liberté de mouvement entravée. *Je n'irai pas trop loin dans mes considérations intellectuelles sur le mouvement*. Toutefois ce qui importe c'est d'en lier le principe à l'activité qui nous intéresse.

La vie commence par le mouvement, par le battement cellulaire et le synchronisme électromagnétique. Ce qui signifie que dans les tréfonds de nous même notre besoin de mouvement est une des caractéristiques fondamentale de nos comportements. Nous le trouvons à tous les étages de notre vie. Depuis que nous sommes des nourrissons, bercés autant que nous pleurons des affres dérangeants et par l'activité souvent reconnus des actifs, par opposition aux passifs. Par la célérité de nos actes, de nos initiatives, mais aussi par la mesure des mouvements de notre véhicule. Par la vitesse qu'on lui donne, comme par la véhémence de son action.

Observons un automobiliste dont le mouvement est progressivement entravé. Il repère instantanément les possibilités de continuer la progression, trouve des trajectoires nouvelles, privilégie l'évitement plutôt que le ralentissement, vise des immixtions hasardeuses, frôle des parois. Ce comportement est très observable lorsqu'il s'agit d'un automobiliste, mais lorsqu'il s'agit d'un motocycliste, ce comportement est décuplé. Les dimensions de la motocyclette sont « facilitatrices » *(souvent moins de 150cm en largeur)* la nature se trouve « énergisée » par des paramètres « pénétrant » Lorsque la nature laisse son expression se diluer, elle gagne sa manière de s'exprimer par le pouvoir qu'elle a de soumettre son être.

Elle produit en atténuant un peu sa force initiale, les émotions qui nous aident dans nos actions très expressives de la nature. Ce qui est le plus dérangeant c'est que nous continuons dans la voie de nos comportements à en exprimer les raisons par des

mécanismes prétendument conçus, ou par des théories « savantes ». Il n'en est rien, car la conscience est asservie aux émotions comme cette dernière à un phénomène naturel. Par conséquent continuer de progresser lorsque tout semble immobile est chose naturelle qui ne peut pas, ou peut très difficilement être endiguée. Ceci est un premier point et une information considérable.

Du reste cette considération est à voir dans les principes d'acquisition des capacités de conduire *(permis de conduire)* notamment pour le permis moto, dont on observe qu'il ne s'évertue qu'à « enseigner » ce qu'un apprenti sait naturellement faire…

Pourquoi donc le motocycliste est-il si friand de circuler entre deux files de véhicules. D'abord par cette prédisposition naturelle à prolonger un mouvement, par ses dimensions facilitatrices, mais aussi par la grande satisfaction de prendre un droit constitué d'aucun devoir. Faut-il ainsi rappeler constamment ce que sont les finalités des règles et les objectifs des lois, pour toujours s'évertuer de défendre les principes auxquels chaque homme… chaque citoyen doit se conformer pour laisser entrevoir la valeur qui y préside. Faut-il encore souligner que dans une société, l'unité de valeur est bien le citoyen, l'être humain, ou encore l'intégrité psychique et physique d'un être et non le conducteur. Que la valeur à promouvoir se nomme patience, gentillesse, tolérance, générosité, respect… Ce qui est le contraire des tendances innées de la part animale qui est en nous. Le code de la route est une grande invitation aux valeurs, par les intentions qu'il propose et les attitudes qu'il réclame. C'est en d'autres termes qu'il s'aventure dans la conception de l'idéal, à l'encontre de la réalité rationnelle. On ne peut se battre pour obtenir des privilèges, mais bien au contraire pour que triomphent des valeurs…

C'est peut-être là, la grande notion qu'il faut prendre en compte pour concevoir un projet de comportement. Le comportement peut s'observer, par des actes mesurables, des constats scientifiques. Ce qui est plus difficiles, c'est de percevoir les strates du comportement. Soit les intentions qui le produisent, le façonnent, l'engendre. C'est bien là, à considérer le code de la route dans sa splendeur la plus noble et bienfaitrice.

C'est que le code de la route n'est pas un recueil de droits, mais bien au contraire un recueil de devoirs qui constituent l'éventuel droit. C'est-à-dire qu'il ne faut pas confondre **« ce que je dois faire, d'avec ce que je fais, ou ai envie de faire ».** Tous les articles du code de la route sont ainsi faits qu'ils préconisent des règles de prudence se prédisposant ainsi à des comportements favorables à la sécurité. Ce qui signifie que le code de la route, n'est rien de plus qu'un traité de modération comportementale envers le danger. C'est-à dire qu'il est demandé par le code de la route de considérer le danger avant la règle. Et non pas de ravir le danger au profit de la règle. Dans le cas de la circulation en *« inter-file »,* le problème est le suivant. L'espace disponible est faible. La distance entre les véhicules de deux files parallèles, laisse rarement plus d'un mètre vingt d'espace. *(Cela se mesure avec des pointeurs laser fixés sur les fourreaux de fourche d'une moto. Avec des angles d'inclinaison par rapport à l'axe de la moto, il est très facile de connaître l'espace latéral).*

Par conséquent, le motocycliste s'engage dans un *« couloir »* de circulation où la possibilité de louvoyer et sinon inexistante du moins très faible. Cela signifie en termes de conduite, que dans le cas d'une action pour la sécurité seul le ralentissement, le freinage, ou l'immobilisation sera de mise. *(Notons que toutes interventions pour la sécurité lors d'un mouvement, résulte de l'évitement, ou du ralentissement).* Il s'avèrera très peu judicieux de

ce point de vu, que l'apprentissage de l'évitement lors du permis de conduire moto, qui par l'automatisme qu'il peut créer donne une action potentielle très néfaste pour la sécurité dans ce type de circulation, mais cela est un autre problème. *(Voir l'absurdité du permis moto, potentiellement très producteur d'accident)*

Revenons sur le code de la route. Prenons un exemple universel mettant en évidence la notion de devoir comme une prédisposition au droit. La fameuse notion de priorité à droite que l'on va jusqu'à enseigner dans des auto-écoles. L'article **R.415-5** du code de la route est assez explicite. **« Lorsque deux conducteurs abordent une intersection par des routes différentes, le conducteur venant par la gauche est tenu de céder le passage à l'autre conducteur…** » Cela signifie de manière très simple que le conducteur venant par la droite à le droit de passer, sous la réserve exclusive, qu'il puisse le faire, par le fait que le conducteur venant par la gauche se soumette au devoir de le laisser passer. Le droit de l'un, est soumis au devoir de l'autre.

Faut-il crier cela aux oreilles des enseignants, des assureurs, des forces de l'ordre et certainement aux hautes autorités…C'est qu'on ne reconnaît pas le droit dans l'absolu, mais dans le relatif. **Circuler entre les voies ou les files résulte du même fait**.

La capacité d'un conducteur réside bien plus dans sa prédisposition à s'arrêter qu'à se mouvoir. Ainsi tout se qui est novateur et valorisant tient en ce fait d'être à l'encontre des actes avenants, en d'autres termes d'être à l'écoute des contraintes et de plaire au mouvement lorsque la possibilité de le contenir est chose avérée. Circuler entre des files de véhicules pose problème.

Observons tout de même ce qui se passe dans une file de véhicules. C'est en quelques sorte la « queue leu leu » chacun est dans la contrainte d'attendre que le mouvement reprenne. Impatience, lassitude et tentative sont les conséquences de la longue attente des files de véhicules. Le conducteur est soumis au phénomène de la diffusion, irrésistible mécanisme de l'immixtion. Il est peu attentif, souvent excédé, il s'adonne peu à la conduite, se laisse distraire, tenter…

« L'inter file » pose problème tout d'abord, dans le principe même du dépassement. Article **R.414-4** du code de la route, **« Avant de dépasser tout conducteur doit s'assurer qu'il peut le faire sans danger »**. Cette première disposition, n'est jamais appliquée et ne peut pas être appliquée. En effet comment peut on appliquer cette disposition lorsque dans la majorité des cas de *« remontée de file »* l'évitement si prisé des motocyclistes ne peut être mis en pratique. *(Notons qu'il sera tout de même pratiqué dans une problématique car le motocycliste ne sait faire que ça).* De même que l'espacement latéral souvent insuffisant (moins de 0,30m par côté) constitue une infraction au même article. Ajoutons que le dépassement est chose irrévocable dès lors qu'il est engagé… Notons également que le dépassement est irrémédiablement associé à de la vitesse ou une accélération. *(C'est ce qui explique aussi le phénomène de l'augmentation progressive de la vitesse observée dans l'action d'une remontée de file).* D'autre part la vitesse à laquelle une telle manœuvre peut éventuellement se faire doit être conditionnée par la notion d'obstacle prévisible. Notion très explicite dans l'article **R.413-17** du code de la route. Notamment au 4ème alinéa.

La route dégagée, envisagement très subjectif, est souvent un sujet de confusion. D'autre part, le dépassement est réglementé en termes de latéralisation dans l'article IV du 3ème alinéa de l'article **R.414-4**.

D’autre part la circulation entre deux files de véhicules pose un autre problème, c’est qu’il apporte des confusions dans le principe même du dépassement.

En effet puisse le motocycliste se trouve entre deux véhicules, il est difficile de différentier le dépassement par la gauche du véhicule de droite, du dépassement par la droite du véhicule de gauche. Notons que dépasser un véhicule par la droite est une infraction notamment à l’article **R.414-6**. Toutefois dans le cas de la circulation entre deux files de véhicules il est bien question de dépasser par la droite un véhicule qui se situe à gauche. D’autre part le code de la route donne des prescriptions concernant la notion de circulation en file ininterrompues. L’article **R.412-24** impose de rester dans la file où l’on se trouve. Et ne donne qu’une prédisposition pour un changement de direction. Dans ce cas il est exposé la notion de changement de voie, et non un changement de file.

A bien considérer ces faits, ces observations et le code de la route, circuler entre les files de véhicules ne peut être le fait que d’une possibilité exceptionnelle, qu’on a le devoir de pratiquer avec retenue, précaution, et discernement. C’est-à-dire qu’il convient de « s’offrir » la possibilité de continuer de progresser dans une circulation ou les véhicules sont immobilisés, ou se meuvent si lentement que de les accompagner s’avère déstabilisant à moto. Cela signifie que l’on peut avancer parmi des véhicules arrêtés ou évoluant à quelques kilomètres heure. Mais ce n’est et ne doit être, en aucun cas un droit résultant d’une dérogation aux principes fondamentaux de la circulation. Cette pratique s’observe au quotidien dans les grandes agglomérations et sur les voies des périphéries urbaines.

Cette manœuvre périlleuse doit demeurer dans l’interdit le plus absolu et rester dans la conscience, comme un acte dangereux.

Plutôt que de vouloir déréglementer un interdit, il serait préférable de concevoir un peu mieux les tenants et aboutissants d’un code de la route non enseigné, bafoué et obscurci. D’en expliquer les termes plutôt que d’en mépriser le contenu.

D’enseigner le pouvoir de s’arrêter et d’en valoriser la démarche.

Aujourd’hui la circulation s’effectue comme elle s’effectuait il y a cent ans. Sans aucune évolution, le conducteur d’aujourd’hui qu’il soit automobiliste ou motocycliste vit l’arrêt de son véhicule comme un échec cuisant. A ce point même qu’un stop ou un feu n’est plus un gage d’arrêt certain. Alors faut-il aussi déréglementer l’arrêt à un feu de signalisation rouge fixe ou clignotant.

L’article **R.412-30** pourrait aussi faire l’objet d’une dérogation. Notamment lorsque que personne ne passe au feu vert d’une transversale. Car au fond quoi de plus inutile et même stupide que de s’arrêter à un feu rouge dans un quartier désert.

Ne pourrait-on pas de la même manière déroger aux réglementations sur la vitesse. Car il est bien certain que de comprendre une « verbalisation » pour quelques vitesse excessive sera difficile pour un conducteur à qui l’on permet de « transgresser impunément » une règle plus complexe.

Quelle est la vraie motivation d’une démarche dérogatoire aussi inintéressante et aussi inutile que celle qui consiste à « autoriser » ce qui fut toujours interdit. Si c’est dans le but de

faire « évoluer » une règle, alors c'est le contraire qu'il faut faire. Car depuis que l'homme conduit des véhicules, il n'a de cesse que de voir son véhicule toujours avancer.

Comme une rivière tumultueuse que rien n'arrête, le conducteur éprouve une grande difficulté pour « stopper ». Hors « stopper » est la marque indéniable du génie humain, qui se pose pour voir, pour comprendre et envisager intelligemment. Tous les sinistres routiers résultent de l'incapacité d'un conducteur de s'arrêter, il suffit de s'être un peu intéressé à la sécurité routière pour le savoir.

Et aujourd'hui après tant d'années d'expérience et d'observation, certains prennent des initiatives infondées de remettre en question des principes ou des règles.

Moi je dis bravo… Alors il ne me reste plus qu'à dessiner des moustaches sous le nez de la Joconde pour revendiquer l'authenticité d'un nouvel artiste. Pourquoi tel projet de déréglementation pousse t-il une quelconque autorité à envisager de satisfaire aux revendications d'une cohorte de praticiens de la route qui n'ont de cesse que de braver les réalités routières, avec des idéaux sectaires ou des menaces violentes. Rappelons le désordre et les manifestations de **mars 2012** contre la prétendue répression spécifique au « motards ». Rappelons les actions de **juillet 2015** contre les ralentisseurs de type « dos d'âne ». Rappelons également en **octobre 2015** les actions menées dans un grand « vacarme » contre d'éventuelles restrictions de circulation concernant les motocyclettes en agglomération. Rappelons aussi ce projet inscrit au calendrier des « manifs » pour contester une fois encore le contrôle technique moto…

Ah..! Les motards en colère… Sans doute ont-ils quelques choses à voir dans ces démarches. Voici un bel exemple d'inadaptation sociale, que ces « motards » au suffixe si péjoratif que leur nom en évoque bien d'autres. Ils auraient pu évoluer favorablement et muter vers un concept de motocyclistes sympa, ou motocyclistes avertis… Mais on le sait, les « motards » sont en horde sauvage les opposants les plus féroces aux règles de circulation. Pas de contrôle technique, motos puissantes (et surpuissantes), immatriculations restreintes (seulement arrière) pas de contrainte d'équipement (sauf le casque), comportement général aléatoire, (vitesse, dépassements, stationnements, nuisances). Alors revoir aujourd'hui le principe de la circulation en file et le dépassement entre les voies relève d'une démarche sans aucun doute liée à une intention démagogique, ou à une basse intention politique de faibles ou de fourbes. Il faut en outre considérer que cette pratique est usuelle, et que plutôt que de vouloir la « légaliser » il faut inviter à de la prudence, mettre en garde, enseigner, former, avertir, montrer, expliquer…

Sans doute des idées trop difficiles, que d'envisager la pédagogie et la rigueur.

Alors de grâce, si vous souhaitez vous faire expliquer les principes de la circulation, il existe pour cela de vrais expert, des personnes qui durant des décennies ont enseignés la conduite des véhicules de toute catégorie, qui sur le terrain ont forgés des sciences, qui sur le terrain se sont portés au secours des sinistrés, ont bravés leurs émotions et leur chagrin, face aux réalités des comportements que certains veulent promouvoir.

Pour comprendre, analyser et tirer des leçons des comportements les plus nuisibles faites donc appel aux professionnels émérites qui dans l'ombre et le silence peuvent contenir votre ignorance et votre aveuglement. Certaines personnes sont prêtes à considérer sous toutes

les formes, les expériences les plus incongrues pour qu'évoluent des techniques. Et même montrer ce qu'il convient de pratiquer…

D'autres sont passionnées par leur merveilleux métier d'enseignant dont la vocation éducative les transporte chaque jour, vers la bienfaisance humaine, le bon sens et l'évolution. Jamais ces personnes ne se trouvent impliquées auprès des autorités qui agissent naïvement comme par menées de la force administrative et autoritaire. L'expert que je suis et les autres que nous sommes se proposent d'en étudier la question, d'en filmer les paramètres et de voir le problème sous des formes inédites. Bien sûr nous savons l'incompétence de la décision, qui ne sait plaire qu'au vent des grognements, des manifs, et des votes, mais nous connaissons le résultat de ce projet insensé, sinon dans l'accidentologie du moins dans les cultes sociaux envers la tolérance routière.

Cette lettre n'est ni un plaidoyer contre les motocyclistes ni un désaveu des instances de l'administration des règles… Mais de grâce, cessez de suite cette atteinte scandaleuse au code de la route. **Alain MORAND,** qui a rédigé ce mot, est un formateur dans toutes les disciplines de la sécurité routière, un expert averti pétri de sciences, désintéressé et apolitique…C'est aussi un motocycliste émérite, qui sait arrêter sa moto et la faire se mouvoir avec prudence.