HAL open science

Les automobilistes et la Circulation Inter-Files : Contextes de circulation, Difficultés et Acceptabilité avant la mise en œuvre expérimentale de l'encadrement de cette pratique des deux/trois roues motorisés par les pouvoirs publics

Isabelle Ragot-Court, Maud Hidalgo, Chloé Eyssartier

To cite this version:

Isabelle Ragot-Court, Maud Hidalgo, Chloé Eyssartier. Les automobilistes et la Circulation Inter-Files : Contextes de circulation, Difficultés et Acceptabilité avant la mise en œuvre expérimentale de l'encadrement de cette pratique des deux/trois roues motorisés par les pouvoirs publics. RTS. Recherche, transports, sécurité, 2019, 2019, 27p. 10.25578/RTS_ISSN1951-6614_2019-10 . hal-02376140

HAL Id: hal-02376140

https://hal.science/hal-02376140v1

Submitted on 29 Nov 2019

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Distributed under a Creative Commons Attribution - NonCommercial - NoDerivatives 4.0 International License

Recherche Transport Sécurité (2019) 27p

ARTICLE ORIGINAL / *ORIGINAL ARTICLE*

OPEN ACCESS

Les automobilistes et la Circulation Inter-Files : Contextes de circulation, Difficultés et Acceptabilité avant la mise en œuvre expérimentale de l'encadrement de cette pratique des deux/trois roues motorisés par les pouvoirs publics

Une aide à l'évaluation de l'expérimentation 2016-2019

Motorists and Lane splitting: traffic circumstances, difficulties and acceptability prior to the experimental implementation of the framework of this practice for two/three-wheeled motor vehicles users by the public authorities

Assistance in evaluating the 2016-2019 experiment

Isabelle RAGOT-COURT, Maud HIDALGO, Chloé EYSSARTIER

© IFSTTAR 2019

Résumé En regard de l'expérimentation orchestrée depuis février 2016 par l'organisme d'état en charge de la sécurité routière en France (DSR), sur l'encadrement de la circulation inter-files (CIF) des usagers de deux et trois-roues à moteur (2RM) en condition réelle, cet article propose une synthèse de résultats enregistrés en 2012 au sein d'un projet qui interrogerait des automobilistes sur cette pratique spécifique des 2RM. Il s'agissait d'appréhender le ressenti des automobilistes quant à la fréquence et aux contextes de circulation des 2RM en CIF, leurs difficultés dans les interactions avec ces usagers en CIF et les stratégies opératoires qu'ils pouvaient mettre en œuvre. Une mesure de leur attitude vis-à-vis d'une légalisation par les pouvoirs publics de la pratique a également été réalisée.

Le recueil de données a suivi une approche d'abord qualitative puis quantitative. 60 entretiens semi-directifs auprès d'automobilistes (20 à Paris, 20 à Marseille et 20 à Nantes) ont été menés. Les résultats ont permis la conception d'un questionnaire d'enquête ad hoc qui a ensuite été soumis à 1 250 automobilistes sur le territoire national.

Les résultats sont utiles pour mettre en avant les problématiques générées par la CIF des 2RM et, de fait, pour réfléchir à ses conditions de réalisation. Des réflexions quant à l'adéquation des règles nouvellement édictées à la réalité du terrain et aux opinions des usagers sont proposées. A toutes fins utiles, ces réflexions peuvent offrir une grille de lecture pour observer les évolutions que les nouvelles règles vont potentiellement générer.

Mots-clés circulation inter-files ; automobilistes ; expérimentation ; action publique ; acceptabilité

Abstract With regard to the experiment being conducted since February 2016 by the French State Road Safety Agency on the supervision of lane splitting for the riders of two/three-wheeled motor vehicles (2/3WR) in real conditions, this article provides a summary of the results recorded in 2012 as part of a project that would question motorists on this specific practice of 2/3WR. The purpose was to understand motorists' attitude towards the frequency and traffic circumstances of 2/3WR in lane

Isabelle RAGOT-COURT (✉)
IFSTTAR - TS2 - LMA, 304 Chemin de la Croix Blanche, 13300 Salon de Provence, France
Courriel : isabelle.ragot-court@ifsttar.fr

Maud HIDALGO (✉)
IFSTTAR - TS2 - LMA, 304 Chemin de la Croix Blanche, 13300 Salon de Provence, France
Courriel : maud.hidalgo@ifsttar.fr

Chloé EYSSARTIER (✉)
Cerema DIMER/Groupe Sécurité
MAN, 9 Rue René Viviani, 44200 Nantes.
chloe.eyssartier@developpement-durable.gouv.fr

Reçu le 11/12/2017 accepté le 12/03/2019 en ligne 22/11/2019
https://doi.org/0.25578/RTS_ISSN1951-6614_2019-10
Cet article est distribué suivant les termes et les conditions de la licence CC-BY-NC-ND 4.0
https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/deed.fr

IFSTTAR

splitting, their own difficulties in interacting with the users traveling in lane splitting and the operative strategies they could implement. Measuring their attitude towards the legalisation of the practice by the public authorities has also been carried out.

The data collection followed a qualitative and quantitative approach. Sixty semi-structured interviews with motorists (20 in Paris, 20 in Marseille and 20 in Nantes) were conducted. The results made it possible to design an ad hoc survey questionnaire that was then submitted to 1,250 motorists across the country.

The findings are useful to highlight the problems arising from the 2/3WR in lane splitting and actually reflect on its implementation conditions. Consideration is given to the adequacy of the newly enacted rules to the reality on the ground and the opinions of users. For most practical purposes, the considerations can provide a framework for observing the changes that the new rules will potentially generate.

Keywords lane splitting; motorists; experiment; public action; acceptability

1. Introduction

Le 1er février 2016 a débuté une expérimentation, orchestrée par l'organisme d'état en charge de la sécurité routière (DSR)[1], sur l'encadrement de la circulation inter-files (CIF) des usagers de deux et trois-roues à moteur. La CIF est définie comme une situation qui consiste à circuler en deux-roues ou en trois-roues motorisés entre les files de véhicules à l'arrêt ou roulant à vitesse réduite dans un trafic dense et congestionné[2].

La mise en œuvre de cette expérimentation est prévue pour une durée de quatre ans (prorogeable dans la limite d'un an), sur les autoroutes et les voies à caractéristiques autoroutières des départements de la région Ile-de-France, des Bouches du Rhône, de la Gironde et du Rhône (objet du Décret n° 2015-1750 du 23 décembre 2015 paru au journal officiel de la République Française n° 0299 du 26 décembre 2015). Elle apparait comme l'aboutissement d'un processus de réflexions menées autour de la CIF, commandité par le ministère de l'intérieur [1], tant celle-ci était depuis longtemps pratiquée par les usagers de 2RM alors-même que le code de la route ne la reconnaissait pas dès lors en tant que pratique spécifique autorisée. Plusieurs acteurs de terrain et scientifiques ont pris part à ces réflexions et une proposition de loi fut initialement enregistrée à la Présidence de l'Assemblée nationale le 3 avril 2012. C'est dans ce contexte qu'une étude –nommée « Autofile » financée par la Délégation à la Sécurité Routière (DSR)- dont certaines données font l'objet de ce présent papier a été menée en 2012-2013 [2] [3]. Cette étude consistait à interroger les automobilistes sur la CIF des usagers 2RM, c'est-à-dire d'appréhender leurs expériences du type d'interactions qu'implique la CIF au cours de conditions de conduite « normale », mais aussi leurs difficultés et stratégies opératoires et leur attitude vis-à-vis d'une légalisation par les pouvoirs publics de la pratique.

La CIF, en tant que comportement spécifique, est une pratique assez peu documentée dans la littérature accidentologique. Quelques analyses qui en font état en concluent une faible implication dans la survenue des accidents de l'ordre de 0,5% à 5% selon les zones géographiques considérés [4] [5] [6]. Sur le territoire français, cette accidentalité spécifique semble concentrée sur la région Ile de France, et plus particulièrement sur le périphérique parisien [7][1]. Toutefois, selon certains auteurs, l'enjeu lié à la CIF serait largement sous-estimé, avec en cause un renseignement insuffisamment fin dans le fichier national des accidents corporels de la circulation routière (dit « Fichier BAAC ») pour appréhender la réalité de la pratique, et notamment l'absence de prise en compte des accidents de changements de file des 2RM pour se positionner en inter-files [8]. Clabaux et al montrent en outre que les usagers 2RM qui circulent en CIF s'exposent à un sur-risque d'accidents comparés à ceux qui roulent dans les voies de circulation [9].

[1] http://www.securite-routiere.gouv.fr/la-securite-routiere/qui-sommes-nous/la-delegation-a-la-securite-routiere
[2] http://www.securite-routiere.gouv.fr/conseils-pour-une-route-plus-sure/special-deux-roues-motorises/conseils-sur-la-route/l-experimentation-de-la-circulation-inter-files

De fait, la CIF des 2RM relève de situations d'interactions principalement avec des automobilistes dans un espace de déplacement partagé, mais non conçu pour un tel trafic. Cette pratique permet aux usagers 2RM de tirer avantage d'une partie de la route non utilisée [10], avec pour bénéfices la réduction et la fiabilité du temps de trajet [6] [11], grâce au maintien du véhicule en circulation. Aupetit et Espié montrent en interrogeant des motocyclistes, tous expérimentés, par la méthode de l'auto-confrontation sur leur propre pratique de la CIF sur le périphérique parisien, l'indissociation de leur pratique avec le comportement des automobilistes environnants : tant au niveau des stratégies décisionnelles de l'engagement dans la CIF, que sur le plan des « situations de vulnérabilité » générées (vigilance aux indices du risque de changement de voie/déboitements sans signalement par le clignotant, vigilance à la présence d'écrans lumineux de type GPS ou téléphone à l'intérieur des habitacles des voiture car sources d'inattention/distraction des automobilistes, etc.) [12] [13]. Des observations menées sur des autoroutes et voies rapides urbaines françaises montrent que la CIF est très fréquente et s'intensifie comme la densité du trafic augmente. Pratiquée la majorité du temps sur l'inter-files de gauche lorsque les routes comportent plus de deux voies, la vitesse des 2RM est généralement supérieure aux vitesses des files de gauche et du milieu : 85% avec un différentiel pouvant aller jusque 23km/h [14] [15] [16].

En regard de la mise en œuvre actuellement, à titre expérimental, de l'encadrement précité de la pratique de la CIF, que l'on nommera dans la suite du document l'*expérimentation inter-files* et dont les contours ont évolué depuis la proposition de loi initiale du 3 avril 2012, il parait utile de rapporter des données antérieurement recueillies au cours de l'étude « Autofile » [2] [3] [17], en tant qu'elles peuvent éclairer les gains et risques potentiels en matière de sécurité routière et d'acceptabilité d'une légalisation de la CIF selon les règles établies. Dans ce sens, cet article rassemble des résultats autour de quatre thématiques. Il s'agit de décrire selon le point de vue des automobilistes la CIF des 2RM en termes de fréquence, de réseaux, de voies de circulation et selon la densité du trafic, puis les difficultés d'interaction qu'ils rencontraient suivies des stratégies qu'ils mettaient en œuvre dans les contextes où la CIF était pratiquée et enfin leurs opinions quant à une éventuelle légalisation de la CIF. Cette synthèse a pour objectif de donner à réfléchir à l'adéquation des règles nouvellement édictées à la réalité du terrain et aux opinions des usagers ; à toutes fins utiles, d'observer les évolutions qu'elles vont potentiellement générer. Elle constitue en outre une aide à l'évaluation *de l'expérimentation inter-files.*

2. Méthode

Une approche de l'objet d'étude d'abord qualitative avec la réalisation d'entretiens semi-directifs puis quantitative par questionnaires a été mise en œuvre[3].

2.1. Les entretiens semi-directifs[4]

Population

60 automobilistes (31 hommes et 29 femmes, *Moyenne d'âge* = 35.03 ans, *SD* = 15.30) ont été recrutés et répartis équitablement selon leur ville de mobilité : 20 à Paris vs. 20 à Marseille vs. 20 à Nantes) [2]. Le choix des villes est justifié par leur taille, le parc et la mobilité des usagers 2RM [18] ainsi que l'accidentalité dans chacune de leur région respective [19]. En effet, selon les données du SOeS (2012), en France, les régions IDF et PACA sont les deux régions avec les parcs 2RM les plus importants (respectivement 15,8 % et 11,5 % du parc 2RM national), le parc 2RM en région Pays de la Loire représente 6,5 % du parc national [20]. Selon les CERTU et CETE (2010), en termes de mobilité 2RM, la région PACA se distingue des autres régions avec une moyenne du nombre de déplacement quotidien en 2RM de 0.21, alors que la moyenne nationale se situe à 0.05. De plus, si en IDF, la mobilité 2RM est quasi équivalente à la moyenne nationale (0.06), les auteurs rappellent que l'usage important des 2RM est principalement « parisien » avec une part modale de déplacements à Paris de 4 % alors qu'elle n'est que de 1,7 % à l'échelle nationale [18]. Enfin, sur le plan de l'accidentalité, sur une période de 4 ans (de 2007-2010), l'ONISR (2012) rapporte qu'à l'échelle des tués sur la route dans chaque région, en région PDL, le nombre de tués en 2RM représente 18,6 % contre 33,7 % en IDF et 32,3 % en région PACA : autrement dit la région PDL dont le chef lieux est Nantes ressemble à la métropole en termes d'accidentalité des

[3] La société Enov Research (Transport et Service publics) a été en charge de recruter la population des phases qualitatives et quantitatives selon les critères définis par les chercheurs, puis de mettre en ligne le questionnaire d'enquête crée par les chercheurs.
[4] Une analyse approfondie des données qualitatives recueillies par les entretiens a fait l'objet d'une publication [17].

2RM qui compte dans la période 20% de mortalité en 2RM [19]. Le choix de Nantes[5] repose donc sur son contraste avec le chef-lieu des deux autres régions au niveau du parc des 2RM circulant et sa ressemblance en termes accidentologique avec le reste du territoire métropolitain.

Matériel et procédure

Un entretien semi-directif auprès de chacun des 60 automobilistes a été réalisé en situation de face à face afin de recueillir des données qualitatives sur les thèmes et sous-thèmes suivant :

- les remontées de file des usagers 2RM en général : attitudes, opinions ;
- la circulation inter-files en particulier :
  - qu'est-ce que la CIF pour le participant ?
  - fréquence à laquelle il rencontre ce comportement et circonstances (type de réseau,
    densité de trafic, météo, etc.) ;
  - réactions du participant face à la CIF : difficultés ressentis et stratégies opératoires ;
    - d'un point de vue émotionnel ;
    - d'un point de vue attitudinal ;
    - d'un point de vue comportemental ;
  - aspects législatifs : opinion du participant.

Les entretiens duraient environ 1 heure. Ils ont été réalisés en décembre et janvier 2012 et ont tous été enregistrés puis retranscrits fidèlement.

Traitement des données

Les données des entretiens ont fait l'objet d'une analyse à l'aide du logiciel ALCESTE© [21] [22] [23] [17]. Ce logiciel permet d'extraire, au sein d'un corpus lexical, les structures signifiantes les plus fortes pour une analyse exploratoire du discours. L'analyse présentée ci-après repose sur l'échantillon global et le critère de la ville de mobilité des participants.

Les données discursives ainsi recueillies et analysées ont ensuite permis de construire un questionnaire d'enquête ad hoc d'une vingtaine de minutes. L'enquête a été menée via Internet auprès d'un échantillon représentatif des automobilistes résidant en France sur les critères d'âge, de sexe, répartis sur l'ensemble du territoire métropolitain (grosses agglomérations, villes moyennes et autres). Parmi les zones urbaines, les régions Ouest et Méditerranée ont été surreprésentées dans l'objectif de pouvoir faire un focus sur Nantes, Marseille et Paris (le taux d'automobilistes répondants en Ile-de-France était « naturellement » supérieur aux autres régions, une surreprésentation de cette région n'a pas été nécessaire).

2.2. Le questionnaire d'enquête

Population

1 250 automobilistes (46.6 % de femmes et 53.4 % d'hommes, Mâge=46.03 ; SD=14.98) sur tout le territoire français ont répondu au questionnaire d'enquête. Parmi eux, 162 (13%) étaient bimodaux, c'est-à-dire pratiquaient également le 2RM.

Matériel et procédure

Le questionnaire a été diffusé aux potentiels répondants via une plateforme en ligne en juillet 2013. Il comportait en totalité 46 questions dont 12 questions destinées à renseigner le sexe, l'âge, les types de permis, l'ancienneté de pratique, des informations sur la mobilité (région, type de réseaux) et les antécédents d'accidents. Les autres questions portaient sur la pratique de la CIF (fréquence et contextes) selon les automobilistes, la comparaison de ce comportement avec d'autres comportements de remontée de files : par exemple sur bandes d'arrêt d'urgence ; les attitudes sur les usagers 2RM en général et sur la CIF, les difficultés et stratégies opératoires des automobilistes avec un 2RM en CIF, et l'acceptabilité du projet de loi encadrant la CIF constituaient les autres thématiques abordées dans le questionnaire.

Les questions spécifiques qui serviront à l'analyse sont les suivantes :

**** Fréquence et Contextes de circulation***

On entend par « contextes de circulation » globalement « où » (Régions, Villes de mobilité, Réseaux, Voies) et selon quelle densité de trafic les usagers 2RM roulent en CIF. La fréquence et les contextes de circulation de la CIF selon les automobilistes ont été mesurés par la question fermée suivante et ses modalités de réponse : Lorsque vous êtes au volant de votre voiture, à quelle fréquence

[5] Pour rappel, lorsque l'étude a été réalisée, aucune information n'avait été donnée sur l'encadrement à titre expérimental de la CIF qui est en cours actuellement, ni même sur l'éventualité de sa mise en œuvre. Dans le cas contraire, le choix des villes aurait inclus la Gironde et le Rhône.

rencontrez-vous des conducteurs de deux-roues motorisés qui circulent en inter-files dans chacun des cas suivant ?

Les modalités de réponse étaient déclinées en quatre types de réseau *(sur autoroute, sur route RN RD hors agglomération, en ville, sur voie rapide urbaine-périphérique-Rocade)* et pour chaque type de réseau, quatre densités de trafic étaient proposées *(lorsque le trafic est fluide, moyennement dense, dense, saturé).* Les participants répondaient en cochant la case de leur choix sur des échelles en 4 points : « Jamais », « Parfois », « Souvent », « Très souvent ».

**** Difficultés ressenties***

La proportion d'automobilistes qui déclarent ressentir des difficultés et l'ampleur des difficultés ressenties ont été mesurées à partir de la question fermée suivante « Lorsque vous conduisez votre voiture, ressentez-vous des difficultés lorsqu'un 2RM circule entre deux files de voitures qui vont dans le même sens (circulation inter-files) ? » ; les réponses étaient enregistrées sur une échelle en 4 points allant de 1 « Aucune difficulté » à 4 « Trop de difficultés ».

Les participants ayant déclaré ressentir des difficultés, quel que soit leur niveau (réponses 2, 3 ou 4), ont ensuite qualifié ces difficultés. Ils pouvaient exprimer une ou plusieurs difficultés, en répondant à la question suivante : « Vous avez dit ressentir des difficultés lorsqu'un deux-roues motorisé circule en inter-files, quelles sont ces difficultés (types de difficultés, dans quelle(s) circonstance(s)…) ? ».

En outre, deux questions fermées ont été utilisées pour quantifier la répartition des automobilistes selon leurs attitudes envers la CIF et envers les conducteurs qui pratiquent la CIF, pour confirmer la mesure/prégnance des difficultés ressenties. Il s'agit de la question : « Selon vous, les conducteurs de deux-roues motorisés qui pratiquent la circulation inter-files … » suivie des affirmations suivantes : *sont prudents. / pratiquent la circulation inter-files même quand l'espace entre les deux files n'est pas suffisant. / font des manœuvres dangereuses. / dépassent à une vitesse raisonnable par rapport aux autres véhicules. / font en sorte de se faire repérer (feux de détresse, klaxon, phare allumé …). / font pression sur les automobilistes pour forcer le passage. / ont une attitude agressive vis à vis des automobilistes (coup de pied dans les rétros, insultes...). / sont Imprévisibles.*

L'autre question était :« Selon vous, la circulation inter-files … », suivie de *: provoque des accidents. / est dangereuse. /est stressante. / fait peur. Pour les 3 dernières propositions de réponse, la réponse était à donner d'une part « pour vous, lorsque vous conduisez votre voiture » et « pour le deux-roues motorisés »*

Pour chaque proposition, générée dans un ordre aléatoire, les réponses étaient enregistrées sur une échelle en 4 points : « Pas du tout », « Plutôt pas », « Plutôt », « Tout à fait ».

**** Stratégies opératoires***

Pour mesurer le recours aux stratégies de conduite des automobilistes en lien avec la CIF des usagers 2RM, douze comportements variés prédéfinis en réponse à l'item interrogatif général « Lorsque vous circulez en voiture, la circulation inter-files des deux-roues motorisés a –t-elle un effet sur votre attitude et votre conduite ? » ont été proposés aux participants. Il s'agit de : *Non, je ne modifie ni ma conduite ni mon attitude parce que je considère que c'est aux conducteurs de deux-roues à s'adapter. / J'évite le plus possible les réseaux où les deux-roues circulent en inter-files. / Je regarde plus mes angles morts. / Je fais davantage de contrôle-rétroviseur. / Je ralentis. / Je me décale pour le ou les laisser passer. / Je me décale pour le ou les empêcher de passer. / J'actionne toujours mon clignotant pour changer de file. / Je préfère ne pas changer de file. / Je choisis ma file pour être confronté le moins possible à la circulation inter-files. / Je suis plus attentif aux usagers qui circulent à proximité. / J'évite ce qui peut me distraire de ma conduite (téléphone, GPS, etc.).*

Les participants étaient invités à indiquer pour chaque proposition, générée de façon aléatoire, le comportement qu'ils adoptent sur des échelles en 4 points : « Pas du tout », « Plutôt pas », « Plutôt », « Tout à fait ».

De plus, en regard du problème de la détectabilité des 2RM et à l'effet de surprise qu'ils génèrent dans une situation où l'attention des automobilistes ne peut être optimum sur la durée, selon eux-mêmes, le questionnaire a cherché à mettre en relation cet effet de surprise avec l'attention que les automobilistes disent porter à la CIF des 2RM. Pour ce faire, quatre propositions ont été présentées aux participants qui devaient indiquer celle qui leur correspondait le plus souvent lorsqu'ils sont au volant de leur voiture. Il s'agit de :

-Je suis surpris par le premier deux-roues motorisés en inter-files que je rencontre et ensuite je fais plus attention aux autres deux-roues motorisé susceptibles de passer.

-Je suis surpris par les deux-roues motorisés en inter-files que je rencontre, parce que je n'y fais pas attention.

-Je ne suis pas surpris par les deux-roues motorisés en inter-files, car j'y fais attention.

-Je ne suis pas surpris par les deux-roues motorisés en inter-files car je ne les remarque pas.

Enfin, dans la lignée des stratégies mises en place allant dans le sens d'un partage sécuritaire de la route, le questionnaire a permis de recueillir les attitudes des automobilistes sur les comportements qui consistent à « faciliter le passage d'un 2RM ». À la question « Faciliter le passage d'un deux-roues motorisés lorsque vous êtes au volant de volant de votre voiture », les six affirmations prédéfinies suivantes étaient proposées aux participants : c'est contraignant. / cela mérite un signe *de remerciement. / c'est normal. / c'est difficile, compliqué. / c'est se montrer solidaire. / c'est dangereux.*

Les répondants devaient estimer leur degré d'accord pour chaque proposition générée de façon aléatoire sur une échelle en 4 points : « Pas du tout », « Plutôt pas », « Plutôt », « Tout à fait ».

**** Acceptabilité du projet de loi visant à encadrer la CIF[6]***

Une condition préalable à l'acceptabilité d'une politique publique étant l'information, la proposition de loi initialement enregistrée à la Présidence de l'Assemblée nationale datant du 3 avril 2012 est exposée aux participants dans une forme qui rend saillant tous les critères considérés (cf encart 1.).

Encart 1. Proposition de loi visant à encadrer la circulation inter-files des 2RM dans le format répondant au besoin du matériel d'étude

Proposition de loi n°4493 enregistrée à la Présidence de l'Assemblée nationale le 3 avril 2012, qui demande qu'un nouvel article L. 431-2 soit inséré dans le code de la route :

La pratique de la circulation inter-files pour les deux-roues motorisés est autorisée

- ✓ **uniquement** sur les voies rapides urbaines
- ✓ **uniquement** lorsque les voitures sont à l'arrêt ou circulent à moins de 15km/h

Le conducteur de deux-roues motorisé en circulation interfiles

- ✓ ne doit dépasser 30 km/h
- ✓ doit actionner ses feux de détresse
- ✓ ne doit pas doubler un autre deux-roues motorisé circulant lui aussi en circulation interfiles

La connaissance antérieure de ce projet de loi est prise en compte dans les indicateurs des jugements car elle en est potentiellement contributive. À la question « Avez-vous eu connaissance de la proposition de loi suivante », les réponses des participants s'expriment en deux modalités « Oui, j'en ai eu connaissance » vs « NON, je n'en ai pas eu connaissance ».

Aussi, selon les critères d'acceptabilité à prendre en compte ici, des indicateurs de la pertinence/utilité du projet de loi, du sentiment d'équité ou de justice perçue, et de l'efficacité / gain perçus en matière de sécurité routière sont intégrés à l'analyse. Pour les 25 items correspondants, toujours générés de façon aléatoire, les réponses des participants s'expriment systématiquement sur des échelles en quatre modalité « Oui, Tout à fait » vs « Oui, plutôt » vs « Non, plutôt pas » vs « Non, pas du tout» et la modalité « Je n'ai pas d'avis ». Enfin l'analyse tient compte du niveau de difficulté personnelle ressentie lorsqu'un conducteur de 2RM roule en CIF, à partir de la question présentée plus haut.

Les variables qui serviront à décrire les individus selon leur niveau d'acceptabilité vis-à-vis de la proposition de loi sont : Région de mobilité, genre, conducteur uni-modal ou bimodal, expérience de conduite VL,

[6] Pour les questions spécifiquement posées et liés aux critères d'acceptabilité de la proposition de loi, ainsi que celles utilisées pour décrire les répondants en fonction de leurs niveaux d'acceptabilité, le lecteur est invité à se reporter au rapport de l'étude « Autofile » car elles sont au nombre 27 et chacune ne ressort pas systématiquement dans l'ACM comme contribuant significativement à la formation des axes principaux [3].

antécédents d'accidents, conducteurs témoins ou non d'un accident par le passé, familiarité avec le 2RM (famille et/ou amis conducteurs), incidentalité[7] en situation de CIF, connaissance de la législation actuelle sur la CIF (autorisée, tolérée ou interdite), attitudes sur les conducteurs de 2RM, points de vue sur les stratégies de communication ou autre pour accompagner la loi.

Traitement des données

Les données de l'enquête par questionnaire ont été traitées à l'aide du logiciel SPPS : calculs de fréquence, de moyennes, tests de comparaison et tests de rangs ont servi à l'analyse des trois premières thématiques. Pour l'acceptabilité du projet de loi, une Analyse en Composante Multiples (ACM) a été effectuée en première instance sur les variables identifiées comme des indicateurs de l'acceptabilité de la proposition de loi pour déterminer celles qui contribuent le plus à l'élaboration des différents jugements. Dans un second temps, une projection sur le plan factoriel des participants qui composent l'échantillon d'enquête a permis d'élaborer des groupes d'individus selon leurs jugements, puis de les quantifier et décrire leurs caractéristiques surreprésentées par rapport aux autres groupes.

Les résultats sont présentés par thématique. Chaque thématique est illustrée par des données quantitatives. Ces données se veulent généralisables dans la mesure où l'échantillon est représentatif et le questionnaire standardisé. Les résultats sont parfois enrichis par des données qualitatives. Les extraits d'entretiens permettent de saisir des expériences vécues, des témoignages individualisés qui amènent à la compréhension des logiques de raisonnement sous-jacentes aux comportements.

3. Résultats

3.1. Fréquence et Contextes de circulation

Lorsque les automobilistes interrogés sont invités à évaluer la fréquence de leurs rencontres avec un 2RM en CIF, selon la densité du trafic et le type de route, dans leur propre région de mobilité, un premier résultat vient asseoir le lien entre densité du trafic et 2RM en CIF et montre par là même que les perceptions et les déclarations des participants sont cohérentes avec les données préexistantes et objectives sur le sujet: ainsi, plus le trafic est encombré, plus les participants déclarent croiser des 2RM en CIF (Tableau 1).

Tableau 1. Estimation, par les automobilistes, de la fréquence de leurs interactions avec des 2RM en CIF en fonction de la densité du trafic

Densité du Trafic				**Comparaison deux à deux**		
Fluide	Moyennement dense	Dense	Saturé	Fluide vs. Moyennement dense	Moyennement dense vs. Dense	Dense vs. Saturé
2,12	2,49	3,04	3,33	t = 11,25 ; $p < .01$	t = 18,33 ; $p < .01$	t = 9,73 ; $p < .01$

La prise en compte de la région de mobilité pour la lecture des données fait ressortir que les réponses des participants des régions PDL et Reste de la France sont les mêmes et s'opposent à celles des participants des régions PACA et IDF dans le sens d'une estimation plus grande du nombre de 2RM en CIF pour ces deux dernières. C'est du moins ce qui s'observe lorsque le trafic est fluide, moyennement dense ou dense. En revanche, lorsque le trafic est saturé, donc lorsque la CIF est justifiée par les conditions de circulation, les fréquences d'interaction avec un 2RM en CIF sont les mêmes en IDF, PDL et Reste de la France et sont inférieures à celles déclarées par les automobilistes de la région PACA pour qui la fréquence d'interaction avec des 2RM en CIF est donc la plus importante (Tableau 2).

[7] Situation de presqu'accident.

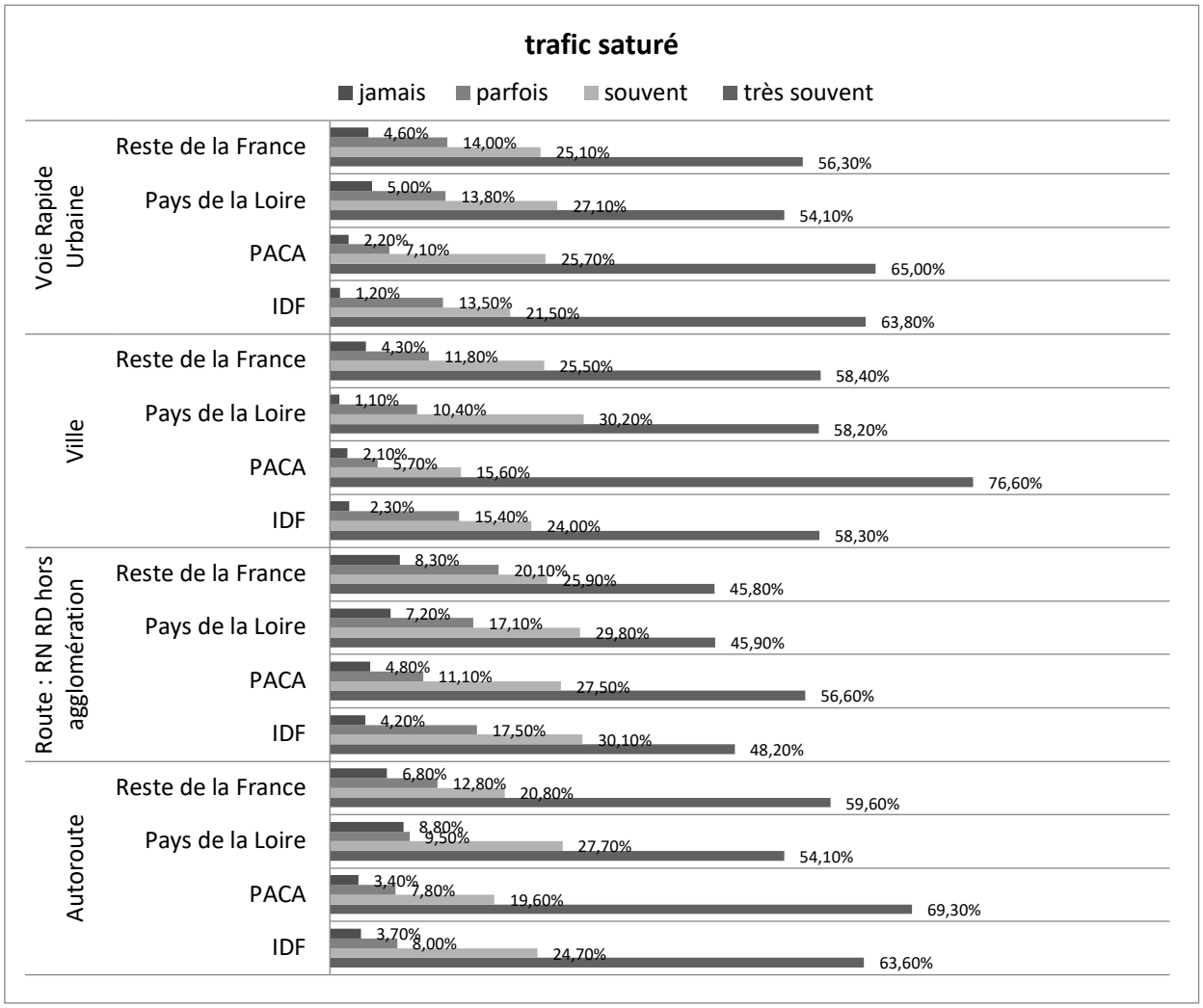
Tableau 2. Estimation, par les automobilistes, de la fréquence de leurs interactions avec les 2RM en CIF selon la région (IDF, PACA, PDL et Reste de la France) et la densité du trafic

	Score moyen par région				**Comparaison deux à deux (test de rang)**					
	IDF	PACA	PDL	Reste de la France	IDF vs. PACA	IDF vs. PDL	PACA vs. PDL	IDF vs. Reste de la France	PACA vs. Reste de la France	PDL vs. Reste de la France
Fluide	2,39	2,22	1,93	2,07	*NS*	Z=5,16 *p*<.01	Z=3,18 *p*<.01	Z=4,62 *p*<.01	Z=2,16 *p*=.03	*NS*
Moyen-nement dense	2,77	2,63	2,34	2,42	*NS*	Z=5,38 *p*<.01	Z=3,51 *p*<.01	Z=5,58 *p*<.01	Z=3,34 *p*<.01	*NS*
Dense	3,21	3,22	2,96	2,97	*NS*	Z=3,39 *p*<.01	Z=3,75 *p*<.01	Z=3,96 *p*<.01	Z=4,51 *p*<.01	*NS*
Saturé	3,36	3,51	3,30	3,27	Z=2,36 *p*=.02	*NS*	Z=3,53 *p*<.01	*NS*	Z=3,89 *p*<.01	*NS*

Les résultats suivants expliquent cette donnée et dessine une spécificité du trafic marseillais.

En effet, les données présentées dans la figure 1 ci- dessous montrent que ce qui différencie la région PACA des trois autres régions, lorsque le trafic est saturé, est la fréquence d'interaction avec un 2RM en CIF en ville : fréquence largement surestimée en région PACA par rapport aux autres régions dans cette situation (IDF vs. PACA : χ^2=16,12; *p*<.01 ; PDL vs. PACA : χ^2=16,54, *p*<.01 ; Reste de la France vs. PACA : χ^2=21,14, *p*<.01). Ce n'est d'ailleurs que sur ce type de réseau que les réponses des participants des régions PACA et IDF diffèrent.

Figure 1. Estimation, par les automobilistes, de la fréquence de leurs interactions avec les 2RM en CIF selon la région (IDF, PACA, PDL et Reste de la France) lorsque le trafic est saturé



Ce résultat est en outre à rapprocher du discours des participants Marseillais de la phase qualitative, qui permet d'interpréter la surreprésentation des interactions avec les 2RM en CIF à Marseille comme le reflet d'un « ras-le-bol » lié aux conditions de circulation dans la ville même.

En effet, les entretiens initialement réalisés auprès des automobilistes marseillais font état d'un contexte routier général considéré comme individualiste (peu de notion de partage de la route), voire anarchique, qui amène à une pratique de la CIF, parmi d'autres comportements typiques des 2RM, dès que le contexte le permet, pas nécessairement quand le contexte le justifie. Ainsi, dans ce contexte, la CIF est d'une part moins dissociée des autres types d'interaction avec les 2RM, et d'autres part, elle n'est pas spontanément associée à un type de réseau, tel qu'à Paris avec la référence spontanée au périphérique, comme si la pratique s'imposait dès que l'opportunité se présentait : quel que soit le réseau emprunté et sans une codification ou une organisation sociale de la pratique. Toutefois, nombre d'automobilistes abordent dans leur discours des points qui semblent essentiels dans la compréhension des interactions routières à Marseille, en situant leur discours dans un contexte routier général directement lié à la spécificité de la ville de Marseille. Les participants, ici, font part de difficultés, selon eux, inhérentes à

Marseille et ses habitants : une ville très congestionnée qui induit du stress, une conduite individualiste et des violences créant chez les participants un ressenti négatif par rapport à la conduite marseillaise (« *quand vous conduisez en centre-ville ça tient du miracle quand on a pas de problème* », extrait de l'entretien 49 ; « *quand vous conduisez et vivez dans Marseille il faut être paré à toute éventualité* », extrait de l'entretien 48 ; « *c'est la jungle ici quand on conduit* », extrait de l'entretien 23). Ils soulignent d'ailleurs qu'en dehors de Marseille, les choses leurs paraissent différentes et plus simples (« *la conduite ici est très particulière, je ne trouve pas ça ailleurs, je pars dans le Gard, au Mont Saint-Michel, en Bretagne, ça se passe mieux* », extrait de l'entretien 48).

Lorsque la fréquence des interactions est abordée non plus sous l'angle de la densité du trafic mais sous celui du type de réseau sur lequel la CIF est pratiquée (Autoroute, Route, Ville, VRU), les résultats confirment les rapprochements régionaux faits et les informations sur les parcs 2RM dans chaque région. Le tableau 3 rapporte les moyennes des évaluations faites par les répondants et les comparaisons statistiques par région deux à deux pour chaque type de réseau. Comme attendu, quel que soit le type de réseau, la fréquence d'interactions avec un 2RM en CIF est la même en PDL et dans le reste de la France et est toujours inférieure à celle des régions IDF et PACA.

Tableau 3. Estimation, par les automobilistes, de la fréquence de leurs interactions avec les 2RM en CIF selon la région (IDF, PACA, PDL et Reste de la France) et le type de réseau

	Score moyen par région				Comparaison deux à deux					
	IDF	PACA	PDL	Reste de la France	IDF vs. PACA	IDF vs. PDL	PACA vs. PDL	IDF vs. Reste de la France	PACA vs. Reste de la France	PDL vs. Reste de la France
Sur Autozroute	2,89	2,79	2,49	2,61	*NS*	Z=4,95 *p*<.01	Z=3,94 *p*<.01	Z=4,45 *p*<.01	Z=3,13 *p*<.01	*NS*
Sur Route *RN RD hors agglomération*	2,72	2,68	2,47	2,46	*NS*	Z=2,99 *p*<.01	Z=2,76 *p*<.01	Z=3,90 *p*<.01	Z=3,69 *p*<.01	*NS*
En Ville	3,04	3,18	2,84	2,89	*NS*	Z=2,76 *p*<.01	Z=4,72 *p*<.01	Z=2,20 *p*=.03	Z=4,50 *p*<.01	*NS*
Sur Voie rapide Urbaine	3,16	2,96	2,67	2,78	Z=2.64 *p*<.01	Z=5,99 *p*<.01	Z=3,65 *p*<.01	Z=5,65 *p*<.01	Z=2,81 *p*<.01	*NS*

En outre, deux résultats marquants sont utiles pour la réflexion sur l'encadrement de la CIF. Le premier point concerne la réalité du terrain selon laquelle, pour les automobilistes, la CIF se rencontre sur tout type de réseau – y compris en ville et même surtout en ville[8]. Le second résultat concerne la particularité de la CIF en IDF. En effet, dans les contextes urbain, routier et autoroutier, selon les automobilistes des régions concernées, il y a

[8] Cf linéaire de la voirie urbaine : Ces données reflètent la réalité du réseau routier sur le territoire français, dans la mesure où de fait, la répartition/proportion des réseaux est différente géographiquement alors même que le linéaire des voiries urbaines est bien plus important que celui des VRU notamment. Toutefois, notons que les évaluations de la fréquence de ce type de pratique se situent sur la partie supérieure de l'échelle de réponse proposée (entre 2,46 et 3,18 sur une échelle de 1 à 4) et ce, pour tous les réseaux considérés. Ce qui signifie que la réalité du terrain pour les automobilistes est que la CIF se rencontre sur tout type de réseau – y compris en ville-.

autant de CIF en IDF qu'en PACA et significativement plus qu'en PDL et dans le reste de la France ; en revanche, sur VRU, la région IDF se démarque de toutes les régions, y compris de la région PACA par une surreprésentation des 2RM en CIF : autrement dit, spécifiquement sur VRU, les automobilistes d'IDF estiment la fréquence de leurs interactions avec des 2RM en CIF significativement plus élevée que les automobilistes de la région PACA n'estiment la leur.

Ce résultat traduit la particularité du trafic des 2RM sur le périphérique parisien. En effet, si l'on va plus loin en croisant les estimations faites sur VRU en IDF et en région PACA avec la densité du trafic, on relève que cette différence entre les régions PACA et IDF ne s'observe plus lorsque le trafic est saturé, ni quasiment plus dès que le trafic est dense (Tableau 4). Lorsque la CIF est motivée par les conditions de circulation (trafic saturé), elle apparaît ainsi comme étant autant pratiquée en IDF et en PACA. En revanche, on peut dire qu'en IDF, plus qu'ailleurs, et sur VRU (et principalement le périphérique), les automobilistes considèrent que les 2RM circulent en CIF dès que l'occasion se présente, même si la pratique n'est pas « justifiée » par des conditions de circulations difficiles. Rappelons qu'il s'agit ici du domaine des représentations : l'association spontanée qui est faite entre CIF et périphérique parisien tend à supplanter les discours sur la CIF pratiquée sur d'autres types de réseaux, notamment en ville. Car, en effet, les données de la section précédente démontrent que la fréquence de cette pratique en IDF sur réseau urbain est comparable à celle du réseau urbain en PACA selon les automobilistes de ces régions respectives.

Tableau 4. Estimation, par les automobilistes des régions IDF et PACA, de la fréquence de leurs interactions avec des 2RM en CIF sur les VRU, en fonction de la densité du trafic

Q18. Lorsque vous êtes au volant de votre voiture, à quelle fréquence rencontrez-vous des conducteurs de deux-roues motorisés qui circulent en inter-files dans chacun des cas suivant ?
De 1 « jamais » à 4 « très souvent »

Densité du trafic	Fréquence	IDF	PACA	χ^2	$p<$
Fluide	Jamais	13,5 %	25,7 %	10,37	.05
	Parfois	33,1 %	35,0 %		
	Souvent	30,7 %	21,3 %		
	Très souvent	22,7 %	18,0 %		
Moyennement dense	Jamais	4,3 %	9,3 %	14,5	.01
	Parfois	17,8 %	31,1 %		
	Souvent	42,3 %	36,1 %		
	Très souvent	35,6 %	23,5 %		
Dense	Jamais	0,6 %	2,2 %	6,8	.08
	Parfois	14,1 %	14,8 %		
	Souvent	27,0 %	37,2 %		
	Très souvent	58,3 %	45,9 %		
Saturé	Jamais	1,2 %	2,2 %	*NS*	
	Parfois	13,5 %	7,1 %		
	Souvent	21,5 %	25,7 %		
	Très souvent	63,8 %	65,0 %		

Ce résultat qui rend saillant la situation sur VRU en IDF fait écho à ceux observés en phase qualitative qui ont permis de considérer la CIF sur le périphérique parisien comme un comportement normé.

En effet, lors des entretiens réalisés en amont de la phase quantitative du projet, nous avons constaté que, à Paris, les automobilistes associent spontanément la CIF au périphérique parisien. Les automobilistes franciliens évoquent les comportements des automobilistes comme correspondant plutôt à des comportements d'adaptation, qu'ils sont plus ou moins enclins à réaliser mais qu'ils font de fait pour éviter tout danger. De plus, et contrairement à ce que l'on a pu voir dans les autres villes, la CIF en région parisienne apparaît comme une norme comportementale socialement partagée qui dicte - y compris aux automobilistes- les comportements à adopter. La CIF est vécue comme une habitude, une tradition avec laquelle il faut composer. Il est important de signaler que la CIF n'est pas considérée comme normale pour autant mais elle s'impose comme un droit pour les 2RM. Certains s'accommodent volontiers de cet usage (« *on essaie de les laisser passer, de toute façon. Quand on est dans les bouchons par exemple et qu'ils veulent avancer, on peut comprendre, parce qu'ils ont pris des deux-roues, ils veulent aller plus vite* » extrait de l'entretien 36). D'autres le ressentent davantage comme une contrainte (« *Du coup, chaque fois que je suis dans les bouchons franchement les motards, c'est surtout les scooters, sont vraiment pas très sympas. Ils accélèrent bien pour qu'on entende qu'ils sont là, pour les laisser passer, se décaler. Des fois, on ne peut pas faire autrement, quand on est collé à une autre voiture devant, derrière* […] *ils ne comprennent pas. Ils doivent comprendre. Oui ils ne comprennent pas qu'on peut pas se décaler forcément, qu'on essaie de faire au mieux* », extrait de l'entretien 36).

3.2. Difficultés ressenties

Le premier constat qui est fait à partir des données issues du questionnaire d'enquête et rapportées dans le tableau 5 met en évidence que, au niveau global, moins de 8 % des répondants sur le plan national déclarent ne ressentir aucune difficulté alors que les modalités 3 et 4 de l'échelle recueillent près de 70 % des réponses. Autrement dit, 91,9 % des participants disent ressentir des difficultés vis-à-vis de la circulation inter-files des 2RM, dont près de 70% déclarant ressentir « beaucoup »[9] ou « trop de difficultés ».

Tableau 5. Répartition des participants en fonction du niveau de difficulté déclaré en situation de CIF

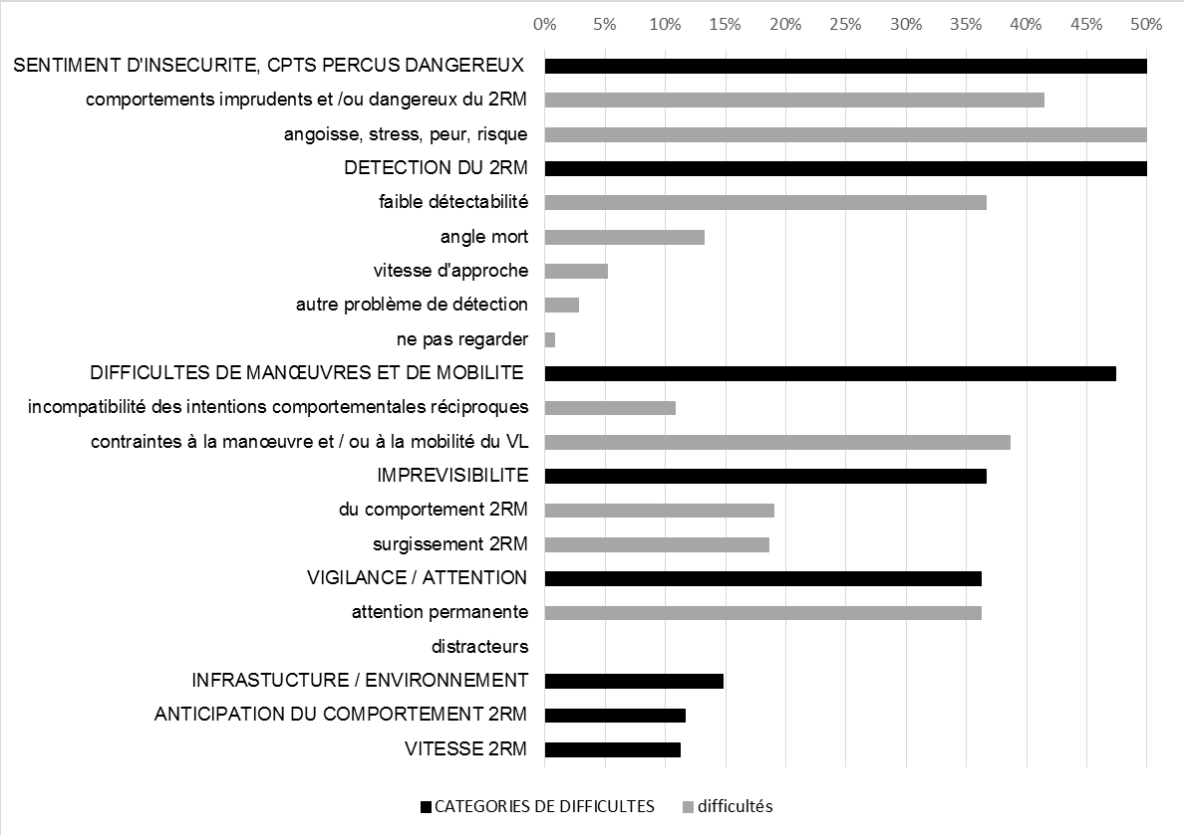
« Lorsque vous conduisez votre voiture, ressentez-vous des difficultés lorsqu'un 2RM circule entre deux files de voitures qui vont dans le même sens (circulation inter-files) ? »	% des automobilistes interrogés des régions IDF, PACA et PDL	% de l'ensemble des automobilistes interrogés sur le plan National
	N= 578	N=1250
1-Aucune difficulté	6,9 %	7,3%
2	26,5 %	24,5%
3	42,2 %	43,2%
4-Trop de difficultés	24,4 %	25,0%

[9] En qualifiant la modalité « 3 » de l'échelle ainsi

La figure 2 présente une catégorisation des réponses données par les participants ayant répondu ressentir des difficultés quel que soit le niveau (réponse 2, 3 ou 4), à qui l'on a demandé de qualifier les difficultés ressenties. L'analyse présentée ici porte sur un échantillon restreint constitué des 578 automobilistes des régions de mobilité IDF, PACA et PDL interrogés. Cet échantillon composé de 254 hommes (43,6 %) et 324 femmes (56,1 %) d'âge moyen 45,5 ans) est somme toute représentatif de l'ensemble des conducteurs sur la question du ressenti des difficultés générées par la CIF des 2RM comme le montre la proportion des réponses de cet échantillon comparé à celle de la population globale dans le tableau 5. Il n'a donc pas été nécessaire d'étendre l'analyse qualitative des difficultés aux automobilistes de toute la France. En outre, la région PDL, en tant que semblable au reste de la France en termes général de fréquence d'interaction avec les 2RM en CIF, a son intérêt dans l'analyse pour établir si les difficultés ressenties par les automobilistes diffèrent avec la plus ou moins grande habitude de rencontrer des 2RM en CIF à la fois quantitativement et qualitativement.

La grille de codage des difficultés, réalisée initialement à partir des données d'entretiens, a permis de relever le nombre de fois où une catégorie de difficultés était exprimée (caractères en majuscules dans la figure 2) et le nombre de fois où chaque difficulté était exprimée (caractères en minuscules dans la figure 2). Il s'agit donc à la fois d'une qualification et d'une quantification des types de difficultés exprimées.

Figure 2. Fréquence d'évocation de chaque difficulté et de chaque catégorie de difficultés



Ci-après, chaque catégorie de difficultés exprimée, avec l'ampleur de sa fréquence d'évocation, est systématiquement illustrée par des extraits d'entretiens et parfois complétée par d'autres réponses issues du questionnaire d'enquête.

Sentiment d'insécurité/comportements perçus comme dangereux.

Les difficultés les plus évoquées par l'ensemble des participants lorsqu'ils s'expriment sur la CIF des 2RM renvoient au sentiment d'insécurité engendré par les comportements des 2RM qui sont perçus comme dangereux. Ce sentiment d'insécurité est exprimé par l'évocation de ***réactions émotionnelles telles l'« angoisse », le « stress », la « peur »***. Les extraits d'entretien suivants illustrent les émotions ressenties par les automobilistes : « *en général je me décale pour laisser passer, après d'un côté ça m'énerve que le deux- roues soit à cet endroit qui crée chez moi un sentiment de crainte et d'insécurité, mais je pense quand même que je le laisserais passer, pour moi-même en fait* », entretien 23 ; « *je suis stressé, oui parce qu'on ne sait jamais d'où le danger peut venir, surtout avec les deux-roues, donc on est vraiment sur nos gardes quoi* », entretien 16 ; *c'est vrai que ça me stresse un peu, je suis toujours en train de regarder qu'il n'y en ait pas un sur le côté. Bref, ça me fait peur, j'ai pas envie d'avoir un accident* », entretien 51 ; *« j'ai toujours peur de toucher quelqu'un de créer un accident même si je fais super attention mais je conduis pas depuis très très longtemps, c'est peut-être ça aussi, j'ai pas l'habitude* », entretien 34).

Les comportements dangereux qui génèrent ce sentiment d'insécurité sont parfois identifiés plus globalement sous des manquements au code de la route (« *c'est un peu dangereux des motos* […] *Mais après je pense que c'est aussi une question de respect du code de la route et des règles, mais ça c'est un peu utopique, tout le monde ne respecte pas le code* », entretien 23), avec l'idée que les scootéristes et 2RM de petite cylindrée seraient plus irrespectueux des règles (« [les scooters] *ils sont fous. Parce que les motos, on sent qu'ils sont plus vigilants* », entretien 53 ; « *mais c'est les petits deux-roues en fin de compte qui sont un peu fous, les scooters et les autres deux-roues quoi* », entretien 17) et globalement plus dangereux que les 2RM de plus grosse cylindrée et leur conducteurs « *je trouve plus sécurisant une moto qui nous double qu'un scooter, un scooter j'ai l'impression que c'est beaucoup plus instable et beaucoup plus dangereux qu'une moto que j'associe plus à l'expérience* », entretien 42). Selon certains automobilistes, ces comportements jugés dangereux sont parfois accompagnés d'agressivité de la part du 2RM (« *ils cassent les rétros, j'en ai déjà vu* […] *avec leurs jambes, ils passent, ils donnent un coup de savate et vous cassent le rétro* […] *c'est grave quand même, il y en a qui abusent* » entretien 41 ; « *… y en a d'autres ben non ils arrivent d'un coup et puis bon ben ils pensent avoir assez d'espace pour continuer sur leur lignée mais moi ça m'est arrivé de me faire taper mes rétros et puis après vous pouvez pas leur courir après* », entretien 1) ; même si certains précisent que ces comportements agressifs restent rares et le fait d'une minorité de conducteurs 2RM (« *c'est quand même rare, une fois il m'a tapé sur la voiture parce que j'étais trop serré à droite, je lui ai dit tu doubles à gauche, mais bon il a tapé sur la voiture, c'est quand même rare qu'il y ait des problèmes quand même* », entretien 51).

Par ailleurs, les données issues des questions fermées du questionnaire d'enquête confirment les évocations spontanées. En effet, 63,9% des répondants considèrent que le CIF est une pratique dangereuse et 72,8% estiment même que c'est une pratique qui provoque des accidents. 72% disent que les 2RM en CIF font des manœuvres dangereuses et 65% disent que les 2RM en CIF ne sont pas prudents. Plus spécifiquement et comme un exemple à apporter à l'imprudence des conducteurs et à la dangerosité de leurs manœuvres, 68,3% des répondants considèrent que les 2RM pratiquent la CIF même quand l'espace entre les deux files n'est pas suffisant. On retrouve également l'évocation de l'agressivité des 2RM en CIF, avec tout de même 39,6% qui considèrent qu'ils ont une attitude agressive vis-à-vis des automobilistes. Sur le plan des émotions générées par la CIF, plus de la moitié des automobilistes exprime leur sentiment d'insécurité : ils sont en effet 65,4% à considérer la CIF Stressante et 58,1% disent même que la CIF leur fait peur.

La vitesse d'approche des 2RM est un comportement nommément estimé comme dangereux par quelques répondants, en tant qu'il contribue aux difficultés d'interagir sereinement avec les 2RM et génère de la tension chez les automobilistes face au risque d'un basculement vers l'accident (« *je vois qu'ils arrivent vite, trop vite, forcément j'essaie, je tiens bien mon volant pour ne pas déboiter, mais si j'éternue, on sait pas on peut avoir une maladresse, éternuer… un coup de volant c'est vite parti* », entretien 35). Lors des réponses aux questions fermées du questionnaire, on relève d'ailleurs que 54,2% des répondants ne sont pas d'accord

avec l'affirmation « les 2RM en CIF dépassent à une vitesse raisonnable par rapport aux autres véhicules ».

Détection du 2RM

Toutefois la difficulté la plus nommément exprimée par les automobilistes concerne la « **détection des 2RM** » qui s'impose comme un problème spécifique et que l'on retrouve rapproché d'autres problématiques qui interviennent dans la difficulté de détection exprimée.

* D'abord, notons que la ***faible détectabilité intrinsèque*** des 2RM (« on les voit pas », « angle mort ») semble s'imposer comme justification par les automobilistes plutôt qu'une défaillance dans leur propre comportement de contrôle (« ne pas regarder » ou « regarder mais ne pas voir »). L'extrait d'entretien ci-après illustre bien ce que l'on pourrait interpréter comme une sorte de dédouanement des automobilistes, même si la faible détectabilité des 2RM est une réalité objective : « *les scooters on les voit pas ni dans le rétro ni si on tourne un peu la tête, ça m'est déjà arrivé plein de fois, de pas les voir et de pas regarder dans l'angle-mort et de pas les voir et de les voir passer et de me dire que si j'avais mis mon clignotant ou si j'avais tourné d'un coup ben j'aurais un accident* », entretien 9 » ; parfois les difficultés liées à la faible détectabilité des 2RM sont reliées à leurs comportements dits dangereux « *enfin, moi c'est ce que je relèverai dans un premier temps, c'est vrai qu'on voit pas mal de comportements dangereux et les automobilistes aussi ne font pas toujours attention et il m'est arrivé de ne pas voir au dernier moment une moto ou un cyclo dans le rétroviseur, vous savez le fameux angle mort* », entretien 28.). D'ailleurs, à partir d'une question fermée du questionnaire d'enquête, on relève que moins de la moitié des répondants (47,2%) considèrent que les 2RM font en sorte de se faire repérer (feux de détresse, Klaxon, phare allumé) lorsqu'ils circulent en CIF.

Il y a en effet dans les expressions des automobilistes l'idée d'une sorte de décharge de responsabilité dans les difficultés de détection des 2RM en CIF. Ils évoquent d'une part la faible détectabilité et l'absence de compensation des 2RM voire même l'adoption de comportement amplifiant le problème. D'autre part, certains manquements dans les stratégies de contrôle de la part des automobilistes sont marqués par des justifications en leur faveur.

* Ainsi, les problématiques de détection sont décrites comme liées à ***la vitesse d'approche des 2RM*** considérée trop élevée (« *j'essaie vraiment de regarder tout le temps pour être sûr. Des fois, on ne voit pas, en deux secondes, ils arrivent et comme ils vont super vite en général* », entretien 36).

* Comme des conséquences en chaine, les problèmes des automobilistes pour détecter l'arrivée d'un 2RM en CIF sont à rapprocher du **caractère imprévisible du 2RM** et donc des difficultés d'**anticipation de leur comportement,** avec notamment une impression de ***surgissement*** lorsque celui-ci est finalement repéré à proximité immédiate de l'automobiliste. Dans les entretiens, ils évoquent par exemple leur surprise à l'arrivée d'un 2RM (« *des fois je vais être surpris* [...] *parce que j'ai pas forcément regardé ou alors on les voit pas arriver* », entretien 11 ; « *je regarde dans mes rétros tout le temps, car ils peuvent débouler comme ça* », entretien 31).

Ici aussi, les données d'enquête issues des questions fermées confirment l'ampleur du problème avec 73,8% des répondants qui considèrent que les conducteurs de 2RM en CIF sont Imprévisibles.

* Comme on en voit les traces dans les extraits d'entretiens précédemment retranscrits, la problématique de détection des 2RM s'accompagne également de la difficulté exprimée du maintien constant de la **vigilance/attention** sur la durée des temps de trajet que requerrait la prise en compte efficace des 2RM dans le système de circulation (« *je regarde dans mes rétros tout le temps. De toute façon, dès qu'il y a un deux-roues je suis toujours en train de regarder dans mes rétros* », entretien 51).

* Enfin, on repère dans une moindre mesure l'évocation de l'**infrastructure** comme masque à la visibilité et **l'environnement** avec le temps de pluie ou la nuit qui accentue les difficultés de détection des 2RM.

Difficultés de mobilité : *Contrainte à la mobilité et à la manœuvre* ou *Incompatibilité des intentions comportementales réciproques*

Les difficultés liées à la CIF des 2RM s'expriment également à travers des problématiques de mobilité personnelle des automobilistes en tant que cette pratique rend, selon eux, plus complexes, plus contraintes les manœuvres telles que les changements de voies, les dépassements, etc. On est là face à de la *Contrainte à la manœuvre et/ou à la mobilité* ou l'expression de l'*incompatibilité des intentions comportementales réciproques* lorsque le 2RM manifeste son intention de rester en CIF alors que l'automobiliste doit manœuvrer

pour changer de voie (« *vous voulez vous rabattre pour sortir du périph, vous avez le motard qui arrive comme une bombe et qui fait des appels de phare, mais vous êtes engagé, vous finissez, vous avez votre place et en partant, des coups de lattes* », entretien 39). Les automobilistes ont l'impression que les 2RM ne prennent pas en compte leurs propres contraintes de manœuvrabilité, par exemple, lorsqu'ils leur font comprendre qu'ils doivent se décaler pour les laisser passer (« *Du coup, chaque fois que je suis dans les bouchons franchement les motards, c'est surtout les scooters, sont vraiment pas très sympas. Ils accélèrent bien pour qu'on entende qu'ils sont là, pour les laisser passer, se décaler. Des fois, on ne peut pas faire autrement, quand on est collé à une autre voiture devant, derrière* […] *ils ne comprennent pas. Ils doivent comprendre. Oui ils ne comprennent pas qu'on peut pas se décaler forcément, qu'on essaie de faire au mieux* », entretien 36) Parfois, l'insistance du 2RM ajoute de la contrainte à l'automobiliste pour qui cette revendication est ressentie comme une pression supplémentaire avec laquelle ils doivent composer et qui réfracte certains comportements perçus comme abusifs de la part des 2RM (« *Alors ben vous en avez qui klaxonnent donc pour vous avertir que voilà ils sont en train de passer donc il faut se mettre l'écart…* », entretien 1 ; « *ça dépend, des fois ils arrivent tellement vite qu'on est obligé de les laisser passer, parce que bon, ils font des appels de phares et quelques fois j'ai décidé de ne pas les laisser passer* », entretien 46). Le questionnaire d'enquête via les questions fermées révèle d'ailleurs que 67,4% des automobilistes interrogés considèrent que les 2RM font pression sur les automobilistes pour forcer le passage.

3.3. Stratégies opératoires des automobilistes en interaction avec un 2RM en CIF

Face aux difficultés que ressentent les automobilistes vis-à-vis de la CIF des 2RM, qui relèvent globalement et pour une grande part à la fois de la prise en compte des 2RM en CIF c'est à dire un processus allant de la détection à la gestion de l'interaction et à la fois du sentiment d'insécurité généré par cette dernière, les stratégies opératoires des automobilistes peuvent être de deux grands types : soit adopter, autant que faire se peut, l'attitude et les comportements les plus adéquats pour une prise en compte la plus efficace possible du 2RM en CIF, soit adopter des stratégies visant à éviter les interactions avec les 2RM en CIF.

Des stratégies opératoires …

…dans le sens d'une attitude encline à prendre en compte les 2RM dans le système circulation pour beaucoup d'automobilistes

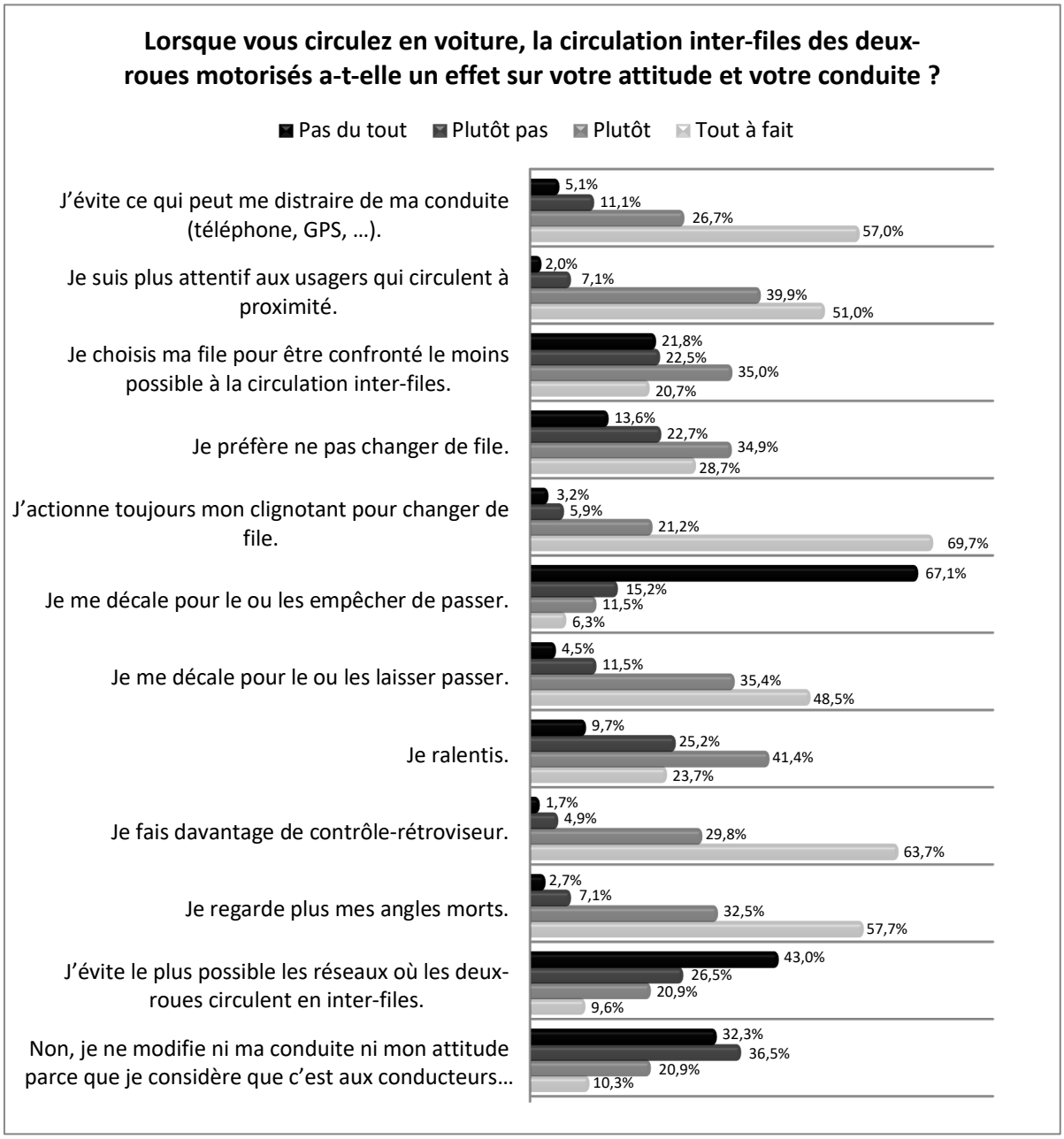
De fait, les automobilistes déclarent, eu égard à la CIF des 2RM, modifier/adapter leurs comportements de conduite dans le sens d'une sécurité accrue (Fig. 3). Ainsi, ils déclarent, en grande majorité, avoir plus de comportements qui traduisent une meilleure prise en compte du 2RM : réaliser plus de contrôles (rétroviseurs : 93,5% et angles morts : 90,2%), plus actionner son clignotant dans les manœuvres de changement de files (90,9%), être plus attentifs aux autres (90,9%), éviter les sources de distraction (83,7%) ou encore se décaler pour laisser passer le deux-roues (83,9%). Il n'est pas exclu que derrière ces taux particulièrement élevés se cache un certain effet de désirabilité sociale, c'est-à-dire la recherche pour le répondant de la réponse socialement acceptable, « la bonne réponse », celle qui va renvoyer à lui-même et à ceux qui vont lire ses réponses une image positive de lui-même en tant que conducteur. Cet effet possible ne doit pas occulter l'intention réelle et déclarée pour les conducteurs de participer aux bons déroulements des interactions avec les 2RM.

… dans le sens de l'évitement des 2RM en CIF pour une bonne part d'entre eux

Toutefois, des stratégies d'évitement sont également mises en œuvre pour limiter les interactions avec les 2RM en CIF, à la fois au niveau des réseaux mêmes où les 2RM circulent en CIF (un peu plus de 30% des répondants), mais surtout au niveau des voies/files de circulation, en préférant par exemple rester sur la file de droite sur autoroute. En effet, plus de la moitié des répondants (55,7 %) déclarent choisir sa file pour être confrontés le moins possible à la CIF et près de 64 % des répondants préfèrent ne pas changer de file en présence de 2RM en CIF.

Si les stratégies mises en œuvre pour mieux prendre en compte les 2RM dans le système de circulation vont dans le sens d'une volonté de partage sécuritaire de la route, les stratégies d'évitement sont, quant à elles, révélatrices des contraintes entrainées par la CIF des 2RM, en termes d'inconfort psychologique et de mobilité.

Figure 3. Répartition des réponses des automobilistes quant à l'effet de la CIF sur leur attitude et leur conduite



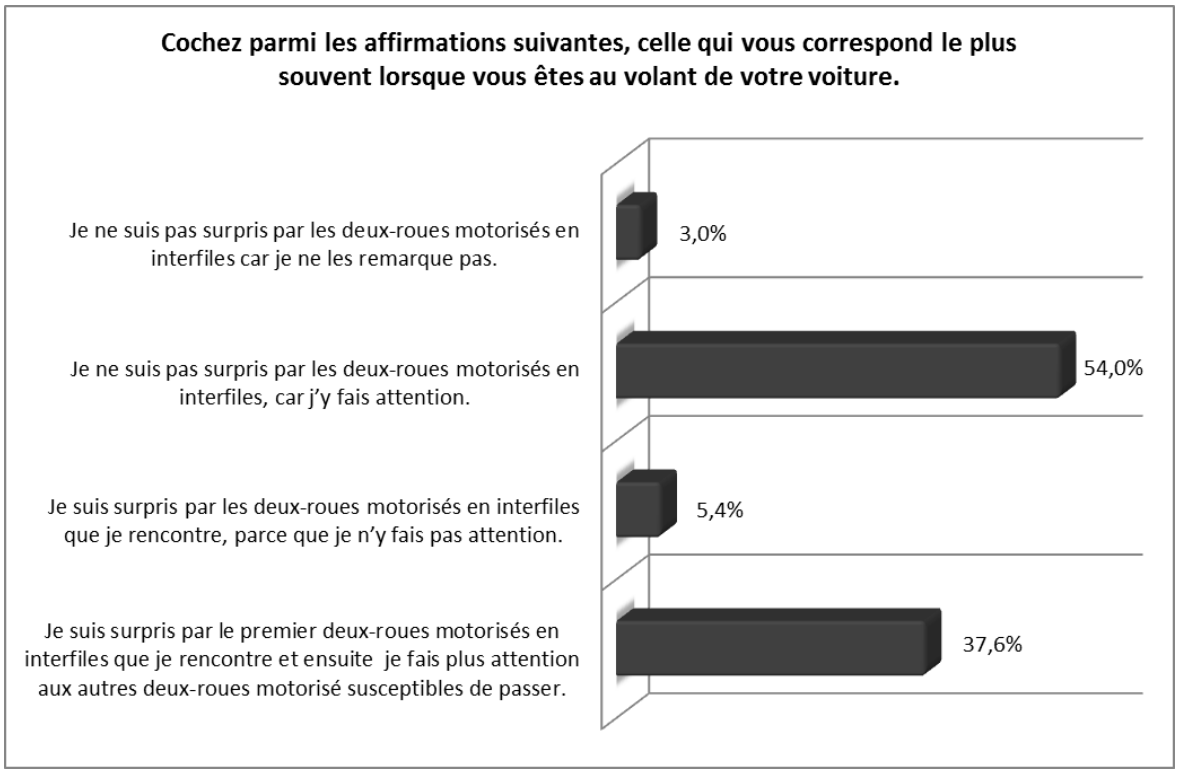
L'effet de surprise généré par les 2RM en lien avec l'attention portée à leur endroit

Comme vu précédemment, les difficultés évoquées par les automobilistes lors de leurs interactions avec un 2RM en CIF sont pour une grande part relative à la détectabilité des 2RM et à l'effet de surprise qu'ils génèrent dans une situation où l'attention des automobilistes ne peut être optimum sur la durée. Les résultats rapportés dans la figure 4 montrent la répartition des participants quant à l'effet de surprise généré par leur rencontre avec un 2RM en CIF en regard de l'attention qu'ils déclarent leur porter.

Concernant le plus grand nombre des répondants, les résultats révèlent que si une petite majorité

d'automobilistes déclarent ne pas être surpris par les 2RM en CIF qu'ils rencontrent car ils y font attention (54 %), ils sont également 37,6 % à déclarer être surpris par le premier 2RM rencontré en CIF, ce qui les amène à faire plus attention à ceux qui peuvent passer par la suite. Autrement dit, seulement un peu plus d'un conducteur sur deux prendraient en compte les 2RM en CIF dans leur gestion des situations de conduite, alors que pour plus d'un sur trois la perspective de rencontrer un 2RM fait défaut et n'est réactivée que par la rencontre effective avec l'un d'eux. Ce résultat peut être rapproché de la certes très faible minorité d'automobilistes qui déclarent ne pas porter d'intérêt aux 2RM en CIF, soit en ne les remarquant pas (3%), soit en n'y faisant pas attention (5,4%). Ces réponses reflètent l'absence d'un marqueur lié à la présence potentielle d'un 2RM dans le système de circulation et les stratégies de contrôle qui lui sont afférentes. La proportion d'automobilistes dans ces cas de figure est très faible mais potentiellement suffisante pour générer de l'insécurité étant donné la surreprésentation des automobilistes par rapport aux conducteurs de 2RM.

Figure 4. Répartition des réponses des automobilistes quant à l'effet de surprise ressenti lorsqu'ils rencontrent des 2RM en CIF en relation avec l'attention qu'ils leur portent

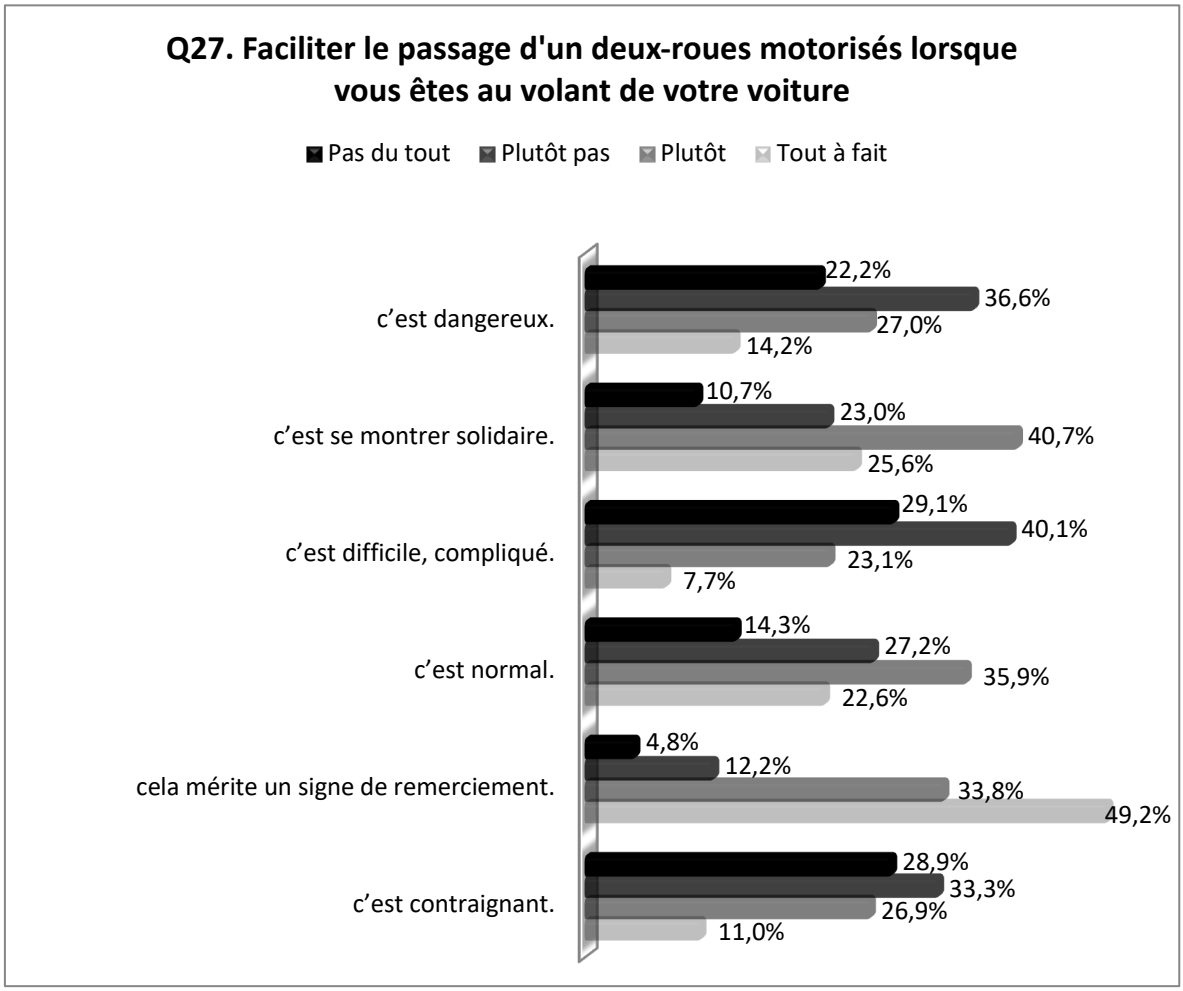


Attitudes des automobilistes sur les comportements qui consistent à « faciliter le passage d'un 2RM »

Les attitudes des automobilistes sur les comportements facilitateurs à l'égard du passage des 2RM en CIF sont révélatrices de l'ambivalence suscitée par la CIF. En effet, dans la lignée des stratégies mises en place allant dans le sens d'un partage sécuritaire de la route, seulement un peu plus de la moitié des automobilistes déclarent que « faciliter le passage d'un 2RM » (par exemple s'écarter, se décaler pour lui faciliter le passage) est une pratique normale (*58,6%*), et un peu plus déclarent que cela permet de se montrer solidaire avec les conducteurs de 2RM (*66,3%*). Toutefois, ces comportements facilitateurs de la part des automobilistes lorsque le 2RM est en CIF, semblent être perçus comme des efforts – voire des faveurs-, puisqu'ils sont 83 % à considérer que *cela mérite un signe de remerciement* : attitude qui se révèle être la plus polarisée de l'ensemble des attitudes proposées.

Dans le même temps, si pour la majorité des répondants, ces comportements facilitateurs ne sont pas *dangereux (petite majorité : 58,8%)*, ne sont pas *contraignants (62,2%)*, *ni difficiles* à réaliser (69,2%) ; pour une proportion non négligeable d'automobilistes – à savoir au moins un sur trois-, ces comportements sont problématiques : 31 % disent qu'ils sont *difficiles/compliqués* et 41 % des répondants considèrent même qu'ils sont *dangereux* (Figure 5). On reboucle là avec les difficultés opératoires précédemment exposées, notamment celles qui sont relatives aux contraintes de manœuvrabilité ou l'incompatibilité des intentions comportementales réciproques

Figure 5. Répartition des opinions des automobilistes concernant les comportements facilitateurs vis-à-vis des 2RM



3.4. Acceptabilité du projet de loi visant à encadrer la CIF

L'acceptabilité d'une politique publique est un facteur majeur déterminant l'efficacité de sa mise en œuvre [24]. Pour évaluer l'acceptabilité sociale d'une politique publique, l'enquête d'opinion est un outil d'observation et de mesure auquel les sciences humaines et sociales ont couramment recours. Malgré les limites et les biais inhérents à ce type d'outils, il permet d'éclairer l'état de l'opinion d'une population donnée à partir d'un échantillon représentatif de cette population [25]. C'est ici l'objectif de cette partie eu égard à la proposition de loi initialement enregistrée à la Présidence de l'Assemblée nationale le 3 avril 2012 dont l'encart 1 ci-dessous présente le contenu. Il s'agit de la version

initiale du projet de loi visant à encadrer la pratique de la CIF des conducteurs de 2RM, qui demande qu'un nouvel article L. 431-2 soit inséré dans le code de la route. Notons que cette proposition de loi datant de 2012, sur laquelle repose l'enquête d'opinion qui est présentée dans ce papier, diffère en plusieurs points du décret n° 2015-1750 du 23 décembre 2015 qui acte finalement la légalisation expérimentale énoncée en introduction et qui est actuellement en cours dans quatre régions sur le territoire français. Les résultats n'en sont pas moins intéressants puisqu'ils permettront d'être discutés en regard du dernier Décret paru au journal officiel de la République Française n° 0299 du 26 décembre 2015.

Encart 1. Proposition de loi visant à encadrer la circulation inter-files des 2RM du 3 avril 2012[10]

Article unique

Après l'article L. 431-1 du code de la route, il est inséré un article L. 431-2 ainsi rédigé :

« Art. L. 431-2. – Le véhicule à deux roues à moteur est autorisé à circuler en inter-files, sur les voies rapides urbaines, lorsque les flux principaux de la circulation automobile sont à l'arrêt ou s'écoulent à une vitesse inférieure à 15 km/h. »

« La vitesse en inter-files ne peut excéder 30 km/h. Le conducteur du véhicule à deux roues à moteur actionne ses feux de détresse. Il ne peut doubler un autre véhicule à deux roues à moteur circulant lui-même en inter-files. »

Concernant une pratique aussi spécifique que la CIF des usagers 2RM et considérant les difficultés opératoires et sentiments d'insécurité (précédemment analysés) que ce comportement entraîne chez les automobilistes, l'acceptabilité d'une mesure visant à l'encadrer reposera surtout sur des croyances quant à son efficacité pour résoudre les problèmes. Outre ces aspects liés aux gains perçus en matière de sécurité routière, l'efficacité de la mesure peut revêtir plusieurs dimensions. Ces dimensions se déclinent d'une part, en pertinence/utilité de la mesure qui tient compte d'une bonne connaissance des problèmes par les pouvoirs publics pour leur permettre d'y répondre efficacement et d'autre part, en sentiment d'équité ou de justice perçue : dans la mesure où la loi concerne un type d'usagers – les 2RM –, il est nécessaire que les bénéfices, par exemple en termes de sécurité routière ou d'attribution de responsabilité en cas d'accident, ne soient pas perçus comme allant à l'avantage d'un seul type d'usager.

L'intérêt du type d'analyse réalisée – l'enquête d'opinion – qui rend possible l'identification de certaines caractéristiques des automobilistes eu égard à leurs jugements sur la proposition de loi est qu'il peut permettre des aménagements pour une mise en œuvre plus efficace ; il peut permettre aussi de l'accompagner en ajustant la communication publique et la prévention de manière plus ciblée.

Les déterminants de l'élaboration des jugements vis-à-vis de la proposition de loi

L'ACM effectuée en première instance sur les variables issues du questionnaire d'enquête identifiées comme des indicateurs de l'acceptabilité de la proposition de loi révèle deux axes qui concentrent le maximum d'information[11]. Sur l'axe 1, seules les modalités de réponse « *je n'ai pas d'avis* » sont contributives de la formation de l'axe. Cet axe oppose en conséquence les répondants ayant un avis aux items proposés à ceux n'ayant pas d'avis[12]. Toutefois, il est utile de révéler dès à présent que la projection des automobilistes qui composent l'échantillon sur le plan factoriel révèle que ce groupe qui « n'a pas d'avis » sur la proposition de loi ne comporte que 87 automobilistes, soit 7% de l'échantillon global (cf. figure 6).

L'axe 2 oppose les modalités de réponse extrêmes des indicateurs de la non acceptabilité de la proposition de loi aux modalités de réponse modérément positives des indicateurs de son acceptabilité.

Les individus les plus réfractaires à la proposition de loi se déclarent « Pas du tout » d'accord avec les affirmations selon lesquelles :

[10] Assemblée Nationale n° 4493 – Proposition de loi du 3 avril 2012 visant à autoriser les véhicules à deux roues à moteur à circuler en inter-files sur les voies rapides urbaines.

[11] Les deux axes concentrent 24 % de la variance totale du modèle.

[12] Dans l'ordre décroissant des items contributeurs, les répondants déclarent « je n'ai pas d'avis » aux items suivants : « *Cette loi permettrait aux deux-roues motorisés d'adopter des comportements plus sûrs et plus adaptés dans la circulation* », « *Cette loi permettrait aux automobilistes de mieux et de plus prendre en compte les deux-roues motorisés dans la circulation* », « *Cette loi permettrait d'améliorer les interactions routières entre les deux-roues motorisés et les automobilistes* », « *Cette loi ne devrait pas être limitée aux voies rapides urbaines, mais aussi en ville* », « *Cette loi ne devrait pas être limitée aux voies rapides urbaines, mais aussi sur autoroute* », « *Cette loi ne devrait pas être limitée aux voies rapides urbaines, mais aussi sur route* ».

- *cette loi serait bénéfique surtout pour la sécurité des 2RM,*
- *cette loi permettrait d'améliorer les interactions routières entre les deux-roues motorisés et les automobilistes,*
- *cette loi serait bénéfique surtout pour la sécurité des automobilistes,*
- *cette loi permettrait de diminuer le nombre des accidents des deux-roues motorisés,*
- *cette loi permettrait aux deux-roues motorisés d'adopter des comportements plus sûrs et plus adaptés dans la circulation,*
- *cette loi permettrait de diminuer la gravité des accidents des deux-roues motorisés,*
- *cette loi permettrait aux automobilistes de mieux et de plus prendre en compte les deux-roues motorisés dans la circulation.*

Ainsi, ce sont sur les indicateurs d'efficacité et d'équité (cf. les 3 premiers items) en matière de sécurité routière que les individus les plus opposés à cette proposition de loi construisent leur jugement, y compris dans l'idée qu'aucun des deux types d'usagers – conducteurs de 2RM et automobilistes – n'y serait gagnant. La projection des individus sur le plan factoriel montrera que ce groupe concerne 172 automobilistes soit 13,8 % de l'échantillon.

À l'opposé du même axe, se positionnent les modalités de réponse plutôt en faveur de la proposition de loi, où les répondants disent que la loi serait :

« plutôt » *bénéfique pour la sécurité de tous les usagers (automobilistes, deux-roues motorisés, vélos, piétons…)*,

et se disent « Plutôt d'accord » avec les items selon lesquels :

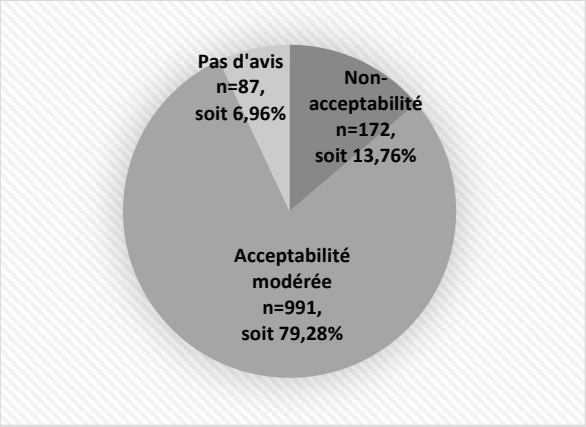
- *cette loi permettrait de diminuer le nombre des accidents des deux-roues motorisés,*
- *cette loi permettrait d'améliorer les interactions routières entre les deux-roues motorisés et les automobilistes,*
- *cette loi ne devrait pas être limitée aux voies rapides urbaines, mais aussi en ville,*
- *cette loi permettrait de résoudre les problèmes de responsabilité en cas d'accident,*
- *cette loi permettrait de diminuer la gravité des accidents des deux-roues motorisés,*
- *cette loi ne devrait pas être limitée aux voies rapides urbaines, mais aussi sur autoroute,*
- *cette loi ne devrait pas être limitée aux voies rapides urbaines, mais aussi sur route.*

Ainsi, les automobilistes plutôt favorables à la proposition de loi sur la CIF – qui sont largement majoritaires puisque la projection sur le plan factoriel révèlera un groupe de près de 80 % de l'échantillon, y voient au contraire un atout pour améliorer la sécurité routière au sens large, c'est-à-dire la sécurité pour tous les usagers, à savoir diminuer le nombre mais aussi la gravité des accidents, favoriser l'harmonie entre les différents acteurs. Ils considèrent aussi que cette loi aurait l'avantage de donner un cadre légal pour les attributions de responsabilité en cas d'accident. Toutefois, le bémol réside dans la restriction de la proposition de loi aux voies rapides urbaines. La contribution à la formation de l'opinion des automobilistes des trois items mentionnant l'intérêt d'étendre les règles en ville, sur autoroute et sur route impacte la pertinence perçue du projet de loi qui ne couvre pas la réalité du terrain pour répondre efficacement au problème visé.

Classification, quantification et description des individus selon leur acceptabilité de la proposition de loi

On rappelle que la projection des automobilistes qui composent l'échantillon sur le plan factoriel révèle que le groupe qui « n'a pas d'avis » sur la proposition de loi ne comporte que 87 automobilistes, soit 7 % de l'échantillon, celui qui se montre le plus opposé à la proposition de loi compte 172 personnes, soit 13,76 % de l'échantillon ; et le groupe largement majoritaire avec une attitude favorable mais très modérément dénombre 991 personnes, soit près de 80 % de l'échantillon (Figure 6).

Figure 6. Répartition de l'échantillon selon leur acceptabilité de la proposition de loi encadrant la CIF des 2RM



Le groupe minoritaire composé d'individus qui ne prennent pas position sur la proposition de Loi, n'a pas vraiment de critères distinctifs par rapport aux autres, à part qu'il est très peu concerné par l'univers de 2RM et des problématiques de sécurité routière afférentes, puisqu'il est composé d'un effectif surreprésenté d'individus n'ayant ni famille, ni ami proche qui soit conducteur de 2RM (65,5 % vs. 51,2 % pour les autres répondants) ; ainsi que d'individus qui déclarent ne jamais avoir été témoins d'un accident impliquant un 2RM (71,3 % vs. 59,1 %).

Le groupe d'individus très opposés à la proposition de loi est surreprésenté par des automobilistes :

- hommes (60,5 % vs. 44,4 %) ;
- ayant déjà été témoin d'au moins un accident impliquant un 2RM (47,1 % vs. 39 %)[13] ;
    - y compris au moins un accident au cours duquel le conducteur de 2RM était en CIF (81,5 % vs. 60,2 %) ;
- qui déclarent avoir dû faire « *plus de 10 fois* » au cours des 6 derniers mois une manœuvre pour éviter une collision avec un 2RM en CIF (16,9 % vs. 6,4 %)[14] ;
- qui considèrent que « la CIF est actuellement interdite par le code de la route » (54,1 % vs. 32,4 %) ;
- qui considèrent, si cette loi devait être mise en œuvre, qu'elle « ne devrait pas être accompagnée de mesure » (19,8 % vs 8,8 %)[15] : il s'agit probablement ici de l'expression du rejet de cette loi. Car, dans le même sens, pour les 30,8 % qui pensent que cette loi devrait au contraire être accompagnée de mesures ;
- ils considèrent que les mesures ne devraient pas être de la « communication auprès de tous les usagers » (30,2 % vs. 13,8 %)[16], ni de « la sensibilisation des automobilistes aux bonnes pratiques lorsqu'ils rencontrent des 2RM en CIF » (58,5 % vs. 38,1 %) ;
- qui ont une attitude tout à fait négative à l'égard des usagers 2RM sur la route en général[17].

Ainsi, globalement, les automobilistes qui s'opposent à la proposition de loi sur la CIF pour des raisons de manque d'efficacité perçue de la mesure sont principalement des automobilistes pour qui la CIF est un comportement qui renvoie à des problématiques à l'échelle personnelle dans leur propre conduite mais aussi à des problématiques de sécurité routière plus généralement (témoins d'accidents) ; et, encore plus globalement des automobilistes qui ont une attitude négative à l'égard des 2RM en général et de leur conduite (ou de la conduite que ce type de véhicule induit). Il en résulte un rejet du projet de loi, y compris dans la perspective de mesures l'accompagnant surtout lorsque celles-ci sont à l'adresse des automobilistes.

Enfin, le groupe le plus important décrit comme « plutôt favorable » à la proposition de loi, qui compte près de 80 % de l'échantillon ne se distingue en conséquence pas vraiment de l'ensemble de la population. Par rapport aux deux autres groupes (ceux qui n'ont pas d'avis sur la question et les franchement opposés à la proposition), on relève que les automobilistes femmes y sont légèrement surreprésentées (55,6 % vs. 44,8 %) ainsi que ceux qui considèrent que la CIF est une pratique actuellement

[13] *Même si la majorité des individus de ce groupe, comme dans les autres groupes, n'ont pas eu ce type d'expérience : 52,9 % vs. 47,1 %*

[14] Même si la majorité des individus de ce groupe déclarent avoir fait la manœuvre « de 1 à 3 fois ».

[15] Même si 49,4 % des participants de ce groupe déclarent ne pas voir d'avis sur la question et si 30,8% pensent que OUI, cette loi devrait être accompagnée de mesures.

[16] M*ême si la majorité de ce groupe – soit 69,8 % – considère qu'elle le devrait.*

[17] L'analyse des attitudes des automobilistes à l'égard des usagers 2RM sont consultables dans [3].

« *tolérée par les forces de l'ordre* » (38,6 % vs. 29 %). Les attitudes à l'égard des 2RM en général sont ambivalentes, entre « plutôt positives » et « plutôt négatives ». À la question « *Cette loi devrait-elle être accompagnée de mesures ?* », on relève une surreprésentation des automobilistes qui répondent OUI (38,5 % vs. 27 %)[18]. Parmi les mesures proposées dans le questionnaire pour accompagner ce projet, certaines sont choisies par un effectif supérieur d'automobilistes comparativement aux deux autres groupes: il s'agit de « *communiquer sur cette loi auprès de tous les usagers de la route* » (86,4 % vs. 72,9 %), « *sensibiliser les 2RM aux bonnes pratiques de la CIF* » (80,4 % vs. 65,7 %) et *« sensibiliser les automobilistes aux bonnes pratiques lorsqu'ils rencontrent des 2RM en CIF* » (62,6 % vs. 42,9 %).

4. Discussion

Les données exploitées dans cette étude ont été recueillies avant que les pouvoirs publics mettent en œuvre par décret l'encadrement, à titre expérimental, de la CIF des 2RM depuis février 2016. C'est donc en regard de ce décret qui fixe les règles actuelles de la pratique dans quatre régions de France, qu'il est utile de discuter les résultats de cette étude. Par dérogation à certaines règles de circulation, ce décret autorise la CIF entre les deux voies de circulation les plus à gauche d'une chaussée en termes de réseaux et de conditions de circulation

- uniquement sur les autoroutes et routes à au moins deux fois deux voies séparées par un terre-plein central et où la vitesse autorisée est supérieure ou égale 70km/h ;
- lorsque la circulation est dense et qu'elle s'établit en files ininterrompues sur toutes les voies et que l'espace latéral entre les files de véhicules est suffisant ;
- jusqu'à une vitesse maximale de 50Km/h.

Les règles de pratique mentionnées dans le décret indiquent également que :

- avant de circuler en CIF, le conducteur avertit de son intention les autres usagers ;
- lorsque les véhicules circulent à une vitesse supérieure à la sienne sur au moins une des deux files, le conducteur en CIF doit réintégrer le courant normal de la circulation, après avoir averti les autres usagers de son intention.

Enfin, les interdits clairement annoncés concernent :

- La pratique de la CIF lorsqu'une des voies de circulation est en travaux ou couverte de neige ou de verglas sur tout ou partie de sa surface ;
- Le dépassement d'un véhicule en CIF par un autre véhicule en CIF.

De fait, implicitement, la CIF demeure interdite en ville.

Les résultats qualitatifs et quantitatifs exposés ici sont utiles pour mettre en avant les problématiques générées par la CIF et, de fait, pour réfléchir à ses conditions de réalisation. Ainsi, les résultats, ici synthétisés autour de quatre thématiques, permettent de décrire la relation qu'en 2012 les automobilistes entretiennent avec la CIF des usagers 2RM. Parmi ces thématiques, la première aborde les contextes et l'ampleur de la pratique de la CIF selon les régions étudiées au cours de l'étude (Provence-Alpes-Côte d'Azur, Pays de Loire, Ile-de-France et Reste de la France qui sont les zones couvertes par l'étude), les types de routes et l'encombrement du trafic Les deuxième et troisième thématiques concernent respectivement la description des difficultés ressenties et stratégies opératoires mises en œuvre par les automobilistes. Enfin la dernière thématique présente une mesure d'acceptabilité d'un projet de loi destiné à encadrer la CIF des 2RM permettant de mettre en avant les éléments qui favorisent cette acceptabilité et les critères qui la freinent.

Un premier résultat saillant et transversal éclaire du point de vue des automobilistes une pratique plutôt vécue comme subie, qui génère pour eux des difficultés d'interaction, voire pour certains leur cause du stress au volant, un sentiment d'insécurité. 91,9 % des automobilistes interrogés disent ressentir des difficultés. Les difficultés spécifiques exprimées, sont le plus souvent évoquées comme « élevées » pour une grande majorité d'automobilistes (68%).

De manière général, la CIF engendre selon les automobilistes interrogés des problématiques de mobilité dans les manœuvres telles que Changements de voie, Dépassements, Sorties d'autoroutes ou de Voies rapides ; à cause des risques spécifiques à chaque configuration routière. Dans la plupart des situations

[18] Même si la majorité -52,2 %- n'a « pas d'avis ».

problématiques, le défaut de perception des 2RM s'impose comme une difficulté majeure à l'origine des autres difficultés. L'imprévisibilité des 2RM et l'effet de surprise qui en découle, parfois en relation avec des vitesses estimées trop élevées, sont aussi des difficultés très souvent exprimées qui génèrent elles-mêmes des difficultés de maintien de l'attention que les automobilistes disent ne pas pouvoir être optimum sur toute la durée d'un temps de trajet. Des stratégies d'évitement visant à limiter la rencontre avec un 2RM en CIF (choix de sa file pour être confronté le moins possible à la CIF, préférer ne pas changer de file, renoncer aux dépassements) sont mises en œuvre par une proportion non négligeable d'automobilistes. Ces stratégies sont révélatrices des contraintes entrainées par la CIF en termes d'inconfort psychologique et de mobilité.

Ces résultats marquent l'intérêt de rendre saillant dans le champ cognitif des automobilistes la perspective de rencontrer un 2RM, pour réduire « l'effet de surprise » et optimiser l'attention à porter à leur endroit, d'autant que l'attitude majoritaire des automobilistes apparaît plutôt encline à favoriser l'harmonie des interactions avec les 2RM. Les automobilistes en majorité mettent en effet en œuvre des stratégies pour prendre en compte les 2RM dans le système de circulation ; ces stratégies vont dans le sens d'une volonté de partage sécuritaire de la route. L'encadrement de la CIF, avec l'accompagnement prévu au niveau de la prévention et de la formation devrait aller dans ce sens, avec un effet positif potentiel (et espéré) de la codification et la normalisation des pratiques sur le problème de perception.

En effet, la codification et la normalisation des pratiques s'imposent globalement comme une clé efficace pour réduire les difficultés d'interaction entre les différents types d'usagers. L'inconfort des automobilistes s'exprime dans un discours qui met l'accent sur une pratique que l'on rencontre partout : y compris en ville, et même surtout en ville. Dans ce contexte urbain, les problématiques sont nombreuses pour générer les difficultés évoquées plus haut et ce sentiment d'insécurité. Assurément, il s'agit d'un contexte comportant des intersections ou favorisant les traversées de piétons qui est en soi très complexe en ce sens qu'il y a une forte intrication de plusieurs modes et de pratiques sur un même espace. La CIF et plus largement toute forme de remontée de file vient encore ajouter de la complexité en mettant en défaut les stratégies habituelles d'interactions entre les usagers (conspicuité du 2RM réduite, masque à la visibilité généré par le trafic). Des travaux accidentologiques démontrent que les pratiques de remontée de file des 2RM, que ce soit par la gauche de l'axe, sur la voie bus ou en CIF, entraine un sur-risque comparé à la conduite dans les voies de circulation [26]. Cette pratique pose des problèmes de sécurité à la fois pour les conducteurs de 2RM eux-mêmes mais aussi pour les autres usagers : piétons, automobilistes, cyclistes, etc. Ainsi, par exemple, en milieu urbain, les usagers 2RM ont entre 3 et 4 fois plus de chance d'avoir un accident avec un piéton que les voitures : les travaux tendent à montrer que ce sur-risque proviendrait du fait qu'ils remontent les files, notamment à la manière de la CIF [27] [28].

À cela s'ajoute encore le contexte régional qui semble avoir un rôle prépondérant dans la manière dont la CIF est pratiquée et par conséquent appréhendée par les automobilistes. Les déclarations des participants de Paris et Marseille illustrent bien des contextes de conduite très contrastés. Les automobilistes franciliens évoquent la CIF en référence au périphérique, avec l'existence de normes comportementales implicites. Cette spécificité du périphérique parisien ne signifie pas pour autant qu'il n'y a pas de CIF sur les grands axes parisien intra-muros, mais on peut dire qu'elle l'occulte dans les évocations spontanées des automobilistes. À Marseille, les automobilistes évoquent la CIF comme un comportement pratiqué de façon « erratique » dans un contexte routier décrit comme individualiste (peu de notion de partage de la route). Ressort ainsi de ce contraste entre les villes de Paris et Marseille, l'apport d'une organisation implicitement codifiée entre 2RM et automobilistes de la CIF sur le périphérique parisien qui en fait le contexte où les automobilistes, même s'ils expriment des problématiques qui se rapportent à ce contexte particulier de conduite, ont ou semblent avoir les comportements les mieux adaptés à cette pratique. En revanche, à Marseille, les problématiques semblent d'abord être la conséquence d'un manque d'organisation sociale de cette pratique.

À un niveau plus général, on peut donc considérer le manque d'organisation de la pratique dont découlent les difficultés d'interaction entre conducteurs 2RM et automobilistes comme un facteur qui explique largement que ces derniers se soient exprimés en très grande majorité (80%) plutôt favorables à la perspective d'un encadrement de la CIF des 2RM sur certaines routes et sous certaines conditions de circulation. A juste titre, l'intérêt de légiférer sur CIF est de définir et d'imposer des codes comportementaux clairs (qui seront notamment expliqués par les organismes de formation)

pour favoriser une organisation sociale de la pratique, socle nécessaire à l'harmonie et à la sécurité des interactions entre usagers. La condition pour la réussite du projet réside dans la compréhension des règles par les usagers et leur application stricte par tous.

Au regard des résultats, les automobilistes attendent en effet de ces règles qu'elles aient un impact positif sur l'harmonie entre les différents usagers dans un espace qui doit être partagé avec des codes de conduite et une amélioration de la sécurité au sens large, c'est-à-dire pour tous les usagers, à savoir une diminution du nombre et de la gravité des accidents. En outre, pour eux, un encadrement légal présenterait l'avantage de donner un cadre légal pour les attributions de responsabilité en cas d'accident. Les automobilistes sont aussi favorables à un accompagnement de la loi par des mesures de communication et de sensibilisation à l'adresse de tous les usagers – automobilistes et usagers 2RM- pour sensibiliser l'ensemble des conducteurs aux bonnes pratiques. Ils expriment de cette manière une conscience de la responsabilité qui leur incombe aussi dans la gestion efficace des interactions routières avec les 2RM.

Toutefois, malgré une attitude clairement favorable à la perspective de règles qui encadrent la CIF, les automobilistes ont néanmoins, dans la proposition de loi qui leur a été présentée, clairement émis un bémol quant à la restriction de la CIF et de sa règlementation sur les VRU. Ils ont probablement ainsi marqué une forme de scepticisme quant au respect de l'interdiction implicite de la CIF sur les réseaux où ils ont dit qu'elle était habituellement pratiquée, et notamment en ville. De fait, pour les automobilistes le projet de loi initial ne répondait pas efficacement aux problèmes liés à la réalité du terrain et nécessitait d'être étendu à tous les réseaux. À ce titre, la proposition de loi en l'état aurait risqué, peut-être, d'incarner davantage une problématique typiquement parisienne plutôt que d'apparaitre comme une mesure destinée à encadrer et sécuriser plus largement les interactions automobilistes / 2RM en CIF.

Le nouveau décret appliqué actuellement étend l'autorisation de la pratique de la CIF à certaines routes et aux autoroutes, ce qui va plutôt dans le sens des critères d'acceptation. L'autorisation est limitée à des infrastructures sur lesquelles il n'y a pas (normalement) d'usager (piéton ou autre) en trajectoire perpendiculaire susceptible de déboucher entre les véhicules ralentis pour éviter certains problèmes liés notamment au manque de visibilité/perceptibilité réciproque. Toutefois, le cas du réseau urbain reste absent du texte. Et pour cause : eu égard au sur-risque engendré par la CIF et toute forme de remontée de file en ville, toute action visant le respect de l'interdiction de la pratique de la CIF en milieu urbain est assurément le plus sécuritaire. Néanmoins, l'interdiction implicite peut être insuffisante pour être respectée au regard des automobilistes qui se sont montrés, pour nombre d'entre eux, peu convaincus d'un changement comportemental en milieu urbain.

Plus encore, comme un critère d'efficacité liée à l'information auprès des usagers, il est donc important en termes de sécurité que les contours qui encadrent la règlementation du décret, notamment concernant les types de réseaux où la CIF est autorisée soit bien compris des usagers et n'aboutissent pas à une généralisation de cette pratique, comme un droit, hors de ces contextes. Une sur-généralisation de la pratique de CIF risquerait de dégrader la sécurité.

5. Conclusion sur l'apport de l'expérimentation sur la CIF des 2RM

Le choix par les pouvoirs publics d'expérimenter en condition réelle une pratique telle que la CIF pour décider *in fine* de légaliser ou non est une démarche peu fréquente. Cette démarche constitue pourtant l'un des moyens les plus fiables pour observer les effets de l'encadrement prévu sur les comportements réels des usagers et au besoin d'y apporter les amendements nécessaires.

Ainsi, toute mesure qui amène tous les usagers à se conformer à un code de comportements clairs et socialement partagé apporte un bénéfice pour l'harmonie des interactions routières.

Toutefois, les bénéfices attendus ne peuvent s'observer qu'à la condition que les codes de comportements soient connus, compris et intégrés dans les pratiques par l'ensemble des usagers (conditions nécessaires à l'acceptation). D'où la nécessité d'une communication efficace non seulement auprès des usagers 2RM mais aussi des autres usagers de la route et d'un continuum éducatif de l'apprentissage à la sanction : informer dans le cadre des organismes de formation (initiale et post-permis), par de la prévention régulière et efficace en post-formation et l'application effective d'une sanction en cas de non-respect de la règle. Dans le cas de la CIF des 2RM, la question devra se poser des modalités effectives et efficaces du contrôle.

La phase expérimentale de longue durée et incluant des contextes diversifiés (plusieurs régions) doit permettre d'observer et d'identifier, voire de quantifier, s'il y en a, ces bénéfices attendus. Elle devra saisir aussi les niveaux de dégradations éventuelles de la sécurité pour les usagers 2RM mais aussi pour les autres usagers de la route sur les réseaux prévus dans l'expérimentation. Mais aussi, elle devra s'assurer que les bénéfices potentiellement acquis ne s'accompagnent pas d'effets délétères dans d'autres zones –en ville par exemple-.

Références

1. Guyot R (2012) Circulation inter-files des deux-roues motorisés. Rapport du ministère de l'intérieur
2. Hidalgo M, Ragot-Court I, Eyssartier, C (2014) Les Automobilistes et la Circulation Inter-Files des Deux-Roues Motorisés - Projet AUTOFILE, Volet 1 « Attitude et Difficultés Pratiques : Analyse qualitative et quantitative du discours, approche comparée des régions de mobilité Ile-de-France, Provence-Alpes-Côte d'Azur et Pays de la Loire». Rapport final de convention IFSTTAR/DSCR n° 2200617238, 70 p
3. Ragot-Court I, Hidalgo M, Eyssartier C (2014) Les Automobilistes et la Circulation Inter-Files des Deux-Roues Motorisés - Projet AUTOFILE, Volet 2 « Opinions et leurs déterminants : Analyse quantitative à partir d'une enquête sur le plan national », Rapport final de convention IFSTTAR/DSCR n° 2200617238, 109 p
4. MAIDS (2009) In-Depth Investigations of Accidents Involving Powered Two Wheelers Version 2.0. ACEM (Association of European Motorcycle Manufacturers)
5. Clarke, D. D., Ward, P., Bartle, C., & Truman, W. (2004) In-depth study of motorcycle accidents. Road Safety Research Report No. 54. Publication for Department for Transport: London
6. Hurt, H.H., Ouellet, J.V., & Thom, D.R. (1981) Motorcycle accident cause factors and identification of countermeasures. Volume 1: Technical Report. Washington: Department of Transportation, National Highway Traffic Safety Administration
7. Roy C, Machu C (2012) L'accidentalité des motocyclistes en circulation entre deux files. Contribution écrite au groupe de travail « Circulation inter-filess / équipements de protection individuelle » de l'observatoire interministériel de sécurité routière. Paris, Juillet 2012
8. Clabaux N, Michel, JE (2012) Contribution écrite au groupe de travail « Circulation inter-filess / équipements de protection individuelle » de l'observatoire interministériel de sécurité routière. Annexe 3.2. Paris, Mai 2012
9. Clabaux N, Fournier JY, Michel JE (2017) Powered two-wheeler riders'risk of crashes associated with filtering on urban roads. Traffic Inj Prev 18(2):182-187
10. Sperley, M., & Pietz, A. J. (2010) Motorcycle lane-sharing. Literature review. Oregon: Department of Transportation, Research Section
11. Burge, P., Fox, J., Kouwenhoven, M., et al (2007) Modeling of motorcycle ownership and commuter usage: a UK study. Transportation Research Record: Journal of the Transportation Research Board. Transportation Research Board of the National Academy of Sciences, 2031, 59-68
12. Aupetit S, Espié S (2012) Analyse ergonomique de l'activité de conduite moto lors de la pratique de l'inter-files en région parisienne. Activités : 9(2):48-70 http://www.activites.org/v9n2/v9n2.pdf
13. Aupetit, S. & Espié S. (2011) Projet CSC-2RM : Étude des comportements spontanés de conduit des usagers de deux-roues motorisés dans le trafic urbain et péri urbain. Rapport sur convention IFSTTAR/DSCR N 0007544, 61p
14. CETE Méditerranée (2012a) Comportement des 2RM au droit des points d'échanges. Observations sur la zone d'action du CETE Méditerranée. Rapport Août 2012
15. CETE Méditerranée (2012b) Remontée de file des 2RM. Observations sur la zone d'action du CETE Méditerranée. Rapport février 2012
16. CERTU et CETE NC (2009) La détection des deux-roues motorisés : quels systèmes, quels outils ? Rapport
17. Hidalgo M, Ragot-Court I, Eyssartier (2015) La circulation inter-files : pratique pour les deux-roues, mais qu'en pensent les automobilistes ? Analyse comparée de discours d'automobilistes sur ce comportement typique des usagers en deux-roues motorisés. NPSS 11(2):253-284
18. CERTU et CETE NP (2010) Usagers et déplacements en deux-roues motorisés. Analyse des enquêtes ménages déplacements. http//www.certu.fr/catalogue
19. ONISR (2012) Recueil de données brutes. Document de travail. http://observatoire-sr.metier.i2/document-detravail-2011-france-a366.html

20. SOeS (2012) http://www.statistiques.developpement durable.gouv.fr/transports/s/vehicules-routiers-deux-roues-motorises.html
21. Reinert M (1997) Les « mondes lexicaux » des six numéros de la revue Le surréalisme au service de la révolution. Cahiers du centre de recherche sur le surréalisme (Mélusine) XVI:270-302
22. Reinert M (1999) Quelques interrogations à propos de l'"objet" d'une analyse de discours de type statistique et de la réponse « Alceste ». Langage et société 90:57-70
23. Reinert M (2003) Le rôle de la répétition dans la représentation du sens et son approche statistique par la méthode « Alceste ». Semiotica 147(nos 1-4):389-420
24. Rothengatter JA, De Warrd D, Slotegraaf G et al. (1991) Social acceptance of automatic policing and information systems. Deliverable report 1033/D7, DRIVE Project V1033
25. Ragot I (2008) Le regard de l'opinion publique. In: Hamelin F (dir.) Les radars et nous. Edition L'Harmattan, Logiques Sociales, Paris, pp 43-95
26. Clabaux N, Fournier JY, Michel JE (2017) Powered two-wheeler riders'risk of crashes associated with filtering on urban roads. Traffic Inj Prev 18(2):182-187
27. Clabaux N, Fournier JY, Michel JE (2014) Powered two-wheeler riders'risk of hitting a pedestrian in towns. J Safety Res 51:1-5.
28. Fournier JY, Clabaux N (2015) Les inconvénients pour la sécurité routière de certains comportements de conduite courtois. Carnet d'accidentologie:45-51. http://accident.hypotheses.org/51