FFMC
Fédération Française des Motards en Colère

La Remontée des files par les motocyclettes

Dossier rédigé par la Fédération Française des Motards en Colère des Yvelines.

Rédaction: Jean-Luc Prévost
Illustrations: Pilote

Seconde édition : Août 2005

FFMC 78 - Roues Libres. 21, boulevard Renard Benoît. 78680 EPONE
Site Web: www.ffmc78.org - Forum: http://ffmc.78.free.fr/Forum/index.php - Mail: ffmc-78@wanadoo.fr

SOMMAIRE

Introduction....3

Le deux-roues dans la ville....3

Le deux-roues dans la circulation....3

- Remontée de file lors d'un embouteillage....4

- Files de véhicules arrêtés pour différents motifs....7

Nos demandes....7

Notre action....8

Un exemple, la Belgique....9

Un projet de tract en relation avec le remonte-file....11

Introduction

Ce dossier a plusieurs objectifs :

A long terme, il devrait servir de support afin de faire évoluer la réglementation concernant la remontée des files dans les embouteillages. A court terme il vise à autoriser de manière exceptionnelle la remontée des files sans être considéré en infraction.

Le deux-roues dans la ville

L'utilisation d'un deux-roues est une alternative au désengorgement des villes par l'espace utilisé pour le stationnement mais aussi par la fluidité de circulation qu'offre ce moyen de transport.

C'est une solution contre la pollution des villes. Car étant malgré tout un élément polluant, ce moyen de transport l'est moins qu'une automobile qui mettra pour un parcours identique beaucoup plus de temps.

C'est également un allègement sur les transports en commun qui sont saturés à certaines heures de la journée.

C'est un choix de nombreux banlieusards qui ont retenu ce critère dans le choix de leur habitation par rapport à leur lieu de travail.

Dans le même ordre d'idées, de nombreux automobilistes sont passés à la 125 (motos ou scooters) par le biais de leur permis B et ceci malgré les inconvénients provoqués par les conditions climatiques.

Evolution du parc moto en Ile de France (source Motorsat)

	Département		01.07.98	01.07.99	%	01.07.00	%	01.07.01	%	01.07.02
1	Paris	75	50 700	54 500	7	59 300	9	64 700	9	67 800
4	Hauts de Seine	92	30 500	33 400	10	36 200	8	39 500	9	41 400
5	Yvelines	78	24 500	27 500	12	30 800	12	33 600	9	34 700
9	Val de Marne	94	21 700	23 700	9	25 700	8	27 900	9	29 000
10	Seine et Marne	77	21 100	23 300	10	25 400	9	26 500	4	26 800
11	Essonne	91	20 100	22 000	9	23 900	9	25 400	6	25 700
12	Val d'Oise	95	18 300	20 400	11	22 500	10	24 200	8	25 100
13	Seine St Denis	93	14 000	16 000	14	17 900	12	23 900	34	24 500
	Ile de France		**200 900**	**220 800**	**10**	**241 700**	**9**	**265 700**	**10**	**275 000**

Le deux-roues dans la circulation

L'un des arguments de poids que le futur utilisateur privilégie dans le choix de ce type de transport c'est la facilité de déplacement en circulation urbaine. Elle est synonyme de temps de transport écourté. Pourtant les contres arguments ne manquent pas tels que, l'inconfort lié aux conditions climatiques ainsi que la fragilité face aux dangers de la circulation.
De par son encombrement, le deux-roues est appelé à se faufiler dans la circulation urbaine. Vouloir le contraire c'est nier l'évidence.

La technique la plus couramment utilisée dans ce type de déplacement est le « remonte file ». Elle est utilisée dans deux situations :

- Files de véhicules circulant à faible vitesse tel qu'un embouteillage sur voies séparées à double circulation.
- Files de véhicules arrêtées pour différents motifs tel qu'un feu par exemple.

Rappel ci-après en gras de l'article utilisé pour sanctionner cette pratique:

Livre : 4
Titre : 1er
Dispositions générales (Articles L411-1 à L417-1) (Articles R411-1 à R418-9)
Chapitre : IV
Textes : Décret R414-6
Date de modif : néant
Thème : Section 2 - Dépassement A gauche et à Droite, Tram
Contenu :
I. - Les dépassements s'effectuent à gauche.
II. - Par exception à cette règle, tout conducteur doit dépasser par la droite :
1° Un véhicule dont le conducteur a signalé qu'il se disposait à changer de direction vers la gauche ;
2° Un véhicule qui circule sur une voie ferrée empruntant la chaussée lorsque l'intervalle existant entre ce véhicule et le bord de la chaussée est suffisant ; toutefois, dans ce dernier cas, le dépassement peut s'effectuer à gauche sur les routes où la circulation est à sens unique ou sur les autres routes lorsque le dépassement laisse libre toute la moitié gauche de la chaussée.
III. - Le fait, pour tout conducteur, de contrevenir aux dispositions du présent article est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la quatrième classe.
IV. - Le fait de contrevenir au I donne lieu de plein droit à la réduction de trois points du permis de conduire.

Premier cas de figure :

Files de véhicules circulant à faible vitesse tel qu'un embouteillage sur voies séparées à double circulation.

La stricte application de la réglementation oblige le motard à rester dans les files de circulation.

1.Si l'on considère l'aspect encombrement : en largeur la moto est nettement moins large qu'un quatre-roues. En longueur, la différence est nettement moins grande. Les deux types de véhicules peuvent être considérés comme similaires. Cette situation ne peut qu'aggraver l'augmentation du trafic (Cf schémas 1 & 2 l'occupation d'un même espace avec ou sans moto).

Schéma 1: 11 voitures présentes

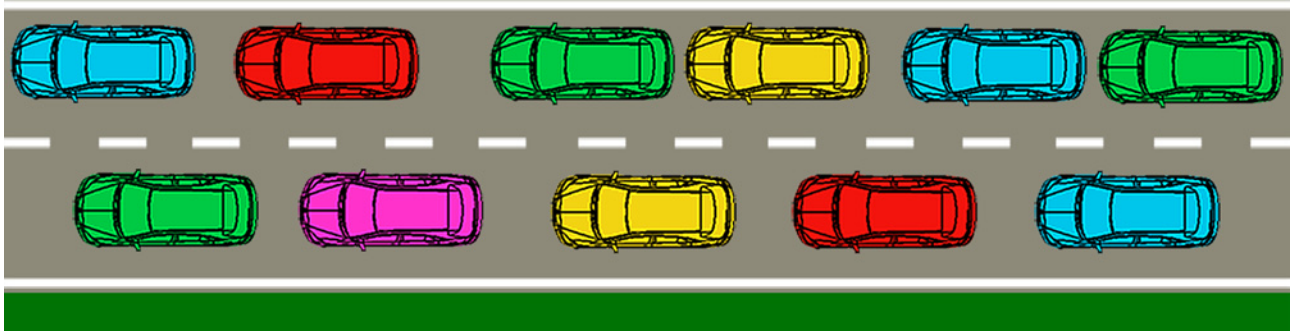
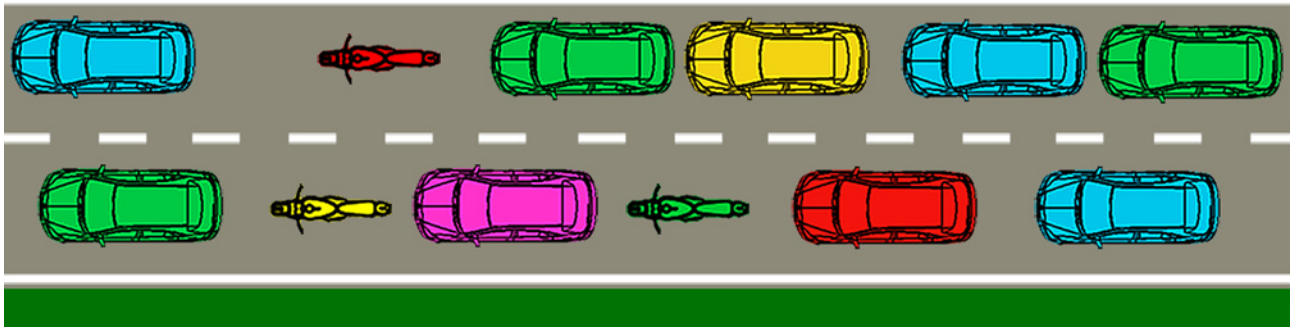
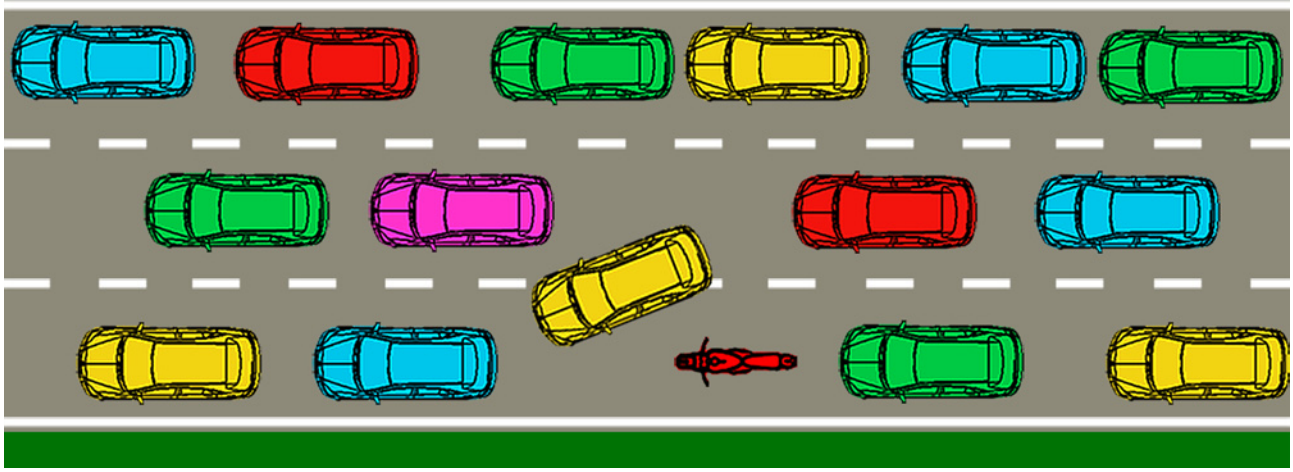


Schéma 2 : 9 voitures présentes



2. Ce même encombrement en largeur, laissera l'impression aux autres utilisateurs qu'il y a de la place pour changer de file. Sans oublier que le motard va rentrer dans l'angle mort du rétroviseur, il est aisé d'imaginer la suite. (Cf schéma 3).

Schéma 3: Le danger de l'angle mort .



3. Les temps de transport vont être augmentés, ce qui aura pour effet d'augmenter également la pollution.

4. Coté pilotage, l'une des spécificités de la moto, c'est que le pilote porte alternativement son regard au loin comme au plus près. Il ne s'agit pas pour lui de poser sa roue n'importe où. C'est une contrainte qui est moins flagrante pour un automobiliste, quoique celui-ci connaisse les désagréments d'être derrière un camion par exemple (il est plus difficile d'anticiper).
Ce n'est pas un hasard si une campagne de la sécurité routière clamait : « deux roues, deux fois plus d'attention ».

Schéma 4: L'angle de vision du motard est réduit de par sa position.

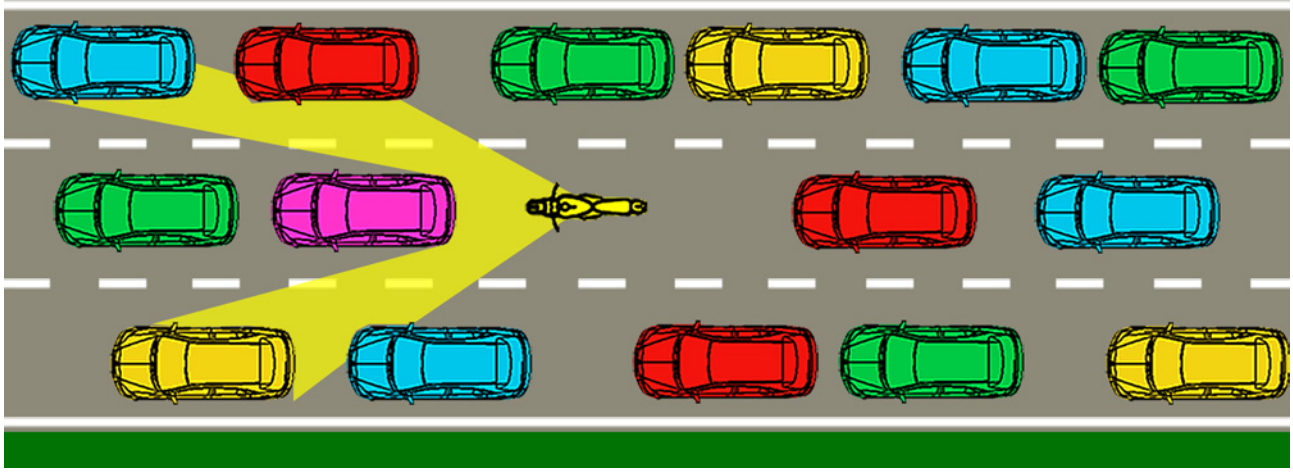
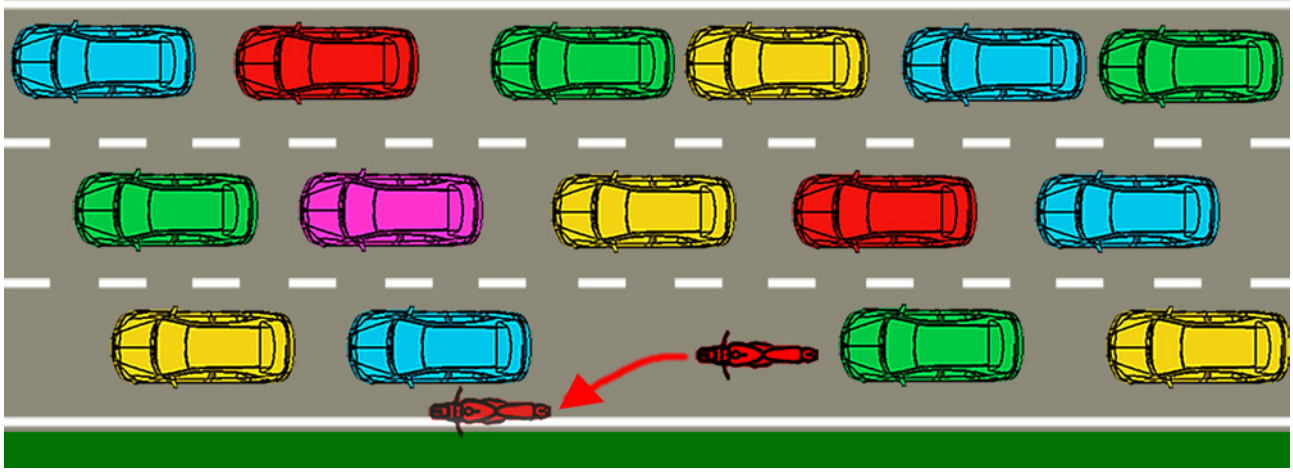


Schéma 4 : Le motocycliste ne voit pas ce qui ce passe devant la voiture violette. Et c'est important en moto de connaître l'endroit où l'on va poser ses roues. En laissant un écart supplémentaire avec le véhicule qui le précède, le motard laissera une place que d'autres véhicules ne manqueront pas de prendre. Et inévitablement, le motard se retrouvera dans la situation du schéma N°3.

5. Si le dépassement par la gauche est autorisé sur une voie à double circulation inversée, il n'en est pas de même sur une double voie à voies séparées. En effet il est particulièrement hasardeux de passer entre une glissière de sécurité et un véhicule. De plus, cette partie de la chaussée récupère toutes sortes de détritus (schéma 5).

Schéma 5: Attention, danger. Ne pas reproduire cette situation en conditions réelles.



Dans les faits, nous pouvons assister au phénomène suivant : une file de circulation moto s'est crée naturellement entre la file la plus à gauche et sa voisine de droite. Nous pouvons constater un partage de la route entre les automobilistes et les motards, signe de bonne entente entre les deux catégories d'usagers.

Schéma 6: Les avantages du remonte file.

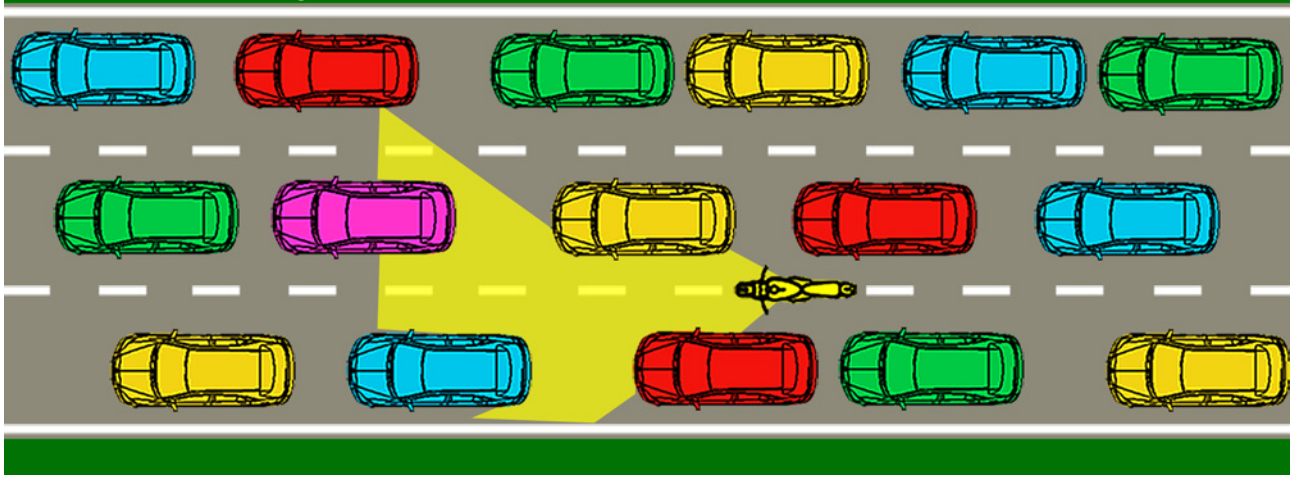


Schéma 6 : Cette configuration de circulation permet :

- En cas d'arrêt brutal de la file, de ne pas se retrouver accidenté et coincé entre deux voitures.
- D'augmenter son champ de vision lointain qui permet une meilleure anticipation des évènements.

Il y a une autre élément qui met le motard en position de sécurité. C'est une majoration de sa vitesse jusqu'à 20 km/h par rapport au flux de circulation. Les cyclistes et cyclomotoristes n'ont pas cette possibilité et sont davantage vulnérables.

Second cas de figure :

Files de véhicules arrêtées pour différents motifs tel qu'un feu par exemple.

L'idéal dans la gestion de la circulation urbaine serait de séparer les types de véhicule (la plupart des accidents dans lesquels sont impliqués les motards ont lieu avec un tiers en voiture). On peut constater que dans certaines agglomérations, cette disposition a été prise puisque nous avons pu assister à la création de voies spécifiques aux cycles et aux transports en commun. **Nous ne demandons pas la même chose pour les deux-roues motorisés**.

Pourtant la séparation des types de véhicule se fait naturellement par le « remonte-file ». En effet, au feu rouge par exemple, nous retrouvons les deux-roues en tête du trafic. Cette position leur permet de partir en premier suivis des automobilistes.

De plus le fait d'être avant les quatre roues, offre aux motards une plus grande visibilité pour ne pas poser ses roues n'importe où comme nous l'avons expliqué plus haut.

Nos demandes :

- Additif à l'article du code de la route (Cf page 4) concernant les dépassements à droite et à gauche.

«Autorisation de remonter les files de circulation d'une manière rectiligne dans le même sens de circulation. Ceci dans les embouteillages (situation décelable lorsque qu'il y a des arrêts répétés du flux de circulation) à raison d'une majoration de 20 km/h par rapport au flux de circulation; et ce, jusqu'à 50 km/h. Tout ceci dans le respect de toute autre signalisation verticale ou horizontale.»

- Equipement complémentaire sur moto.

Installation de dispositif de détresse dit « WARNING » sur tout nouveau véhicule neuf mis en circulation.

- Complément de formation à la conduite moto.

Création d'un code de bonne conduite avec un chapitre concernant la remontée des files de circulation qui comprendraient les éléments suivants.

1. Le « remonte-file » n'est pas un droit absolu.
2. Il doit se faire avec prudence et vigilance.
3. Il doit se faire avec courtoisie vis à vis des autres usagers de la route.

NB : Pas de modification du code des assurances qui mettra le motard en faute sauf avis contraire flagrant de responsabilité du tiers.

Notre action :

- Création et diffusion d'une affiche reprenant cette charte dans les auto-écoles et chez les concessionnaires;
- Diffusion de ce tract lors des rassemblements « moto » de Bastille et Vincennes.

FFMC

La remontée des files de voitures dans les embouteillages n'est que tolérée et qu'il faudra supporter tout ou partie des torts en cas d'accident.

FFMC ROUES LIBRES

Un exemple : La Belgique

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS DE BELGIQUE

DOC 50 1977/001 CHAMBRE 4e SESSION DE LA 50e LÉGISLATURE PERIODE 2001-2002

PROPOSITION DE LOI - 19 juillet 2002

Modifiant l'article 16 de l'arrêté royal du 1 er décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière (déposée par M. LUDO VAN CAMPENHOUT)

On dit des motocyclistes qui dépassent des véhicules immobilisés ou circulant à faible allure, qu'ils «se faufilent» dans la circulation. Or, il est interdit aux motards qui se faufilent entre les voitures, de les dépasser par la droite lorsqu'elles sont en mouvement. L'auteur entend dès lors abroger cette interdiction afin d'encourager l'usage de la moto en augmentant la sécurité.

DÉVELOPPEMENTS

Mesdames, Messieurs,

Soutenu par le Motorcycle Action Group (MAG) ainsi que par la FEBIAC, le texte de la présente proposition de loi a été soumis à l'avis de l'IBSR (Institut belge pour la sécurité routière). Il est utile, à plus d'un titre, pour les motards de pouvoir dépasser les véhicules immobilisés ou circulant à faible allure en « se faufilant» dans la circulation.

Il y va notamment de leur sécurité, laquelle est d'une importance vitale. Dépourvu de zones déformables, de pare-chocs ou encore d'airbags, le motard se trouvant derrière une file de voitures est en effet extrêmement vulnérable en cas de collision en chaîne.

De plus, les files ne font que s'allonger lorsque les motards sont tenus de venir s'y ajouter et s'allongeraient encore s'ils choisissaient de se déplacer, eux aussi, en voiture. Il est également dans l'intérêt des automobilistes de prévoir plus d'espace pour les motards, et d'être plus attentifs à leurs besoins. À l'heure actuelle, il est toléré que les motocyclistes se « faufilent» entre les voitures pour remonter les files, mais d'un point de vue juridique, la réglementation actuelle repose entièrement sur la distinction que fait le Code de la route entre le dépassement de véhicules à l'arrêt et le dépassement de véhicules en mouvement.

Si le motocycliste remonte une file de voitures à l'arrêt, il s'agit d'un dépassement autorisé (art. 16.1).

En revanche, si les voitures sont en mouvement (aussi lent soit-il), le dépassement est soumis à certaines restrictions, comme l'interdiction de dépasser par la droite (art. 16.3).

Sur les routes à plusieurs bandes de circulation dans le même sens (par exemple, les autoroutes), la partie située à l'extrême gauche de la route est généralement très dangereuse et donc inutilisable, en raison de la présence d'ordures ou de déchets. L'idéal, pour les motocyclistes, serait de pouvoir se «faufiler» entre la bande de circulation de gauche et la bande de circulation située à la droite de celle-ci.

Si un motocycliste remonte une file en passant entre la bande de gauche et la bande située à la droite de celle-ci, il n'est pas en infraction lorsque les véhicules sont à l'arrêt (art. 16.1). Dès que ces véhicules sont en mouvement (aussi lent soit-il), ils commettent cependant une infraction au Code de la route, puisqu'ils dépassent par la droite la file des voitures qui se trouvent sur la bande de circulation de gauche (art. 16.3).

Étant donné que le trafic fortement ralenti se caractérise par une succession d'arrêts et de courtes progressions, les motocyclistes, victimes d'un accident lors d'un dépassement de véhicules (à l'arrêt ou en mouvement) se retrouvent en situation de très grande insécurité juridique. Il est possible de résoudre ce problème en déterminant de manière précise les conditions à respecter par les motocyclistes pour se « faufiler» entre les voitures dans une file.

Une telle réglementation présente en outre l'avantage que les automobilistes sauront à quoi ils peuvent s'attendre, ce qui aura pour effet de réduire le nombre de litiges et d'accidents. L'Autriche a également légiféré en la matière, tandis que les Pays-Bas ont adopté un code de conduite qui a notamment l'aval du Ministère. Bien entendu, les règles obligeant le conducteur à adopter une vitesse appropriée, prévues à l'article 10.1, restent applicables en l'occurrence.

PROPOSITION DE LOI

Art. 1 er

La présente loi règle une matière visée à l'article 78 de la Constitution.

Art. 2

L'article 16.3 de l'arrêté royal du 1er décembre 1975 portant règlement général de la police de la circulation routière est complété par l'alinéa suivant:

« Sur les voies publiques à plus d'une bande de circulation, lorsque la circulation est très dense ou fortement ralentie, le conducteur d'une motocyclette peut dépasser par la droite entre la file qui circule sur la bande de gauche et la file qui circule à droite de cette bande. »

20 juin 2002

Projet de tract en relation avec le remonte-file

En 2003, le projet de tract ci-après a été mis au point afin de sensibiliser les motards sur les accidents qui les frappent sur le périphérique et qui sont journaliers. Vu l'encombrement de ce périphérique, un grand nombre de ces accidents est sans doute du au remonte-file.

Vu sur le périph

Ce titre est utilisé dans une rubrique journalière du « Parisien » qui porte le même nom . Elle relate les accidents et incidents qui ont lieu sur le périphérique de Paris. La fréquence des accidents liés au motard est assez conséquente. En voici la liste ci-dessous.

26/08/03
9H10 à hauteur de la porte d'Italie, une moto et une voiture se sont télescopées. Blessé, le motard a du être transporté à l'hôpital.

29/08/03
Le motard qui a chuté à 9h15 près de la porte Dauphine a été transporté à l'hôpital.

1/09/03
Un motard a perdu le contrôle de son engin à 14h40 porte d'Italie. Grièvement blessé il a du être transporté à l'hôpital de la Pitié.

5/09/03
L'un des accidents a fait un blessé à 8h50, porte de Clignancourt. Un motard a du être hospitalisé à la suite d'une collision avec deux voitures.

10/09/03
Huit accident , dans deux cas, des motards ont été blessés à la suite d'une collision avec une voiture : à 9 heures porte d'Asnières et à 15H50 porte de Champerret. Puis à 8h10 c'est porte de Pantin qu'une moto et deux voitures se sont télescopées.

15/09/03
Un motard a été blessé, lors d'une collision avec une voiture, sur le périphérique, hier à 14 heures à la hauteur de la porte de Saint Cloud.

17/09/03
15 heures, porte de Champerret, un automobiliste a pris la fuite après avoir percuté une voiture et une moto dont le pilote a été blessé

18/09/03
Hier encore, à 12h50, le pire a été évité sur la chaussée intérieure, porte de Bercy, où, après une collision entre une moto et une voiture, le sur accident est survenu, impliquant trois autres véhicules.

19/09/03
Hier, deux motards ont été blessés à la suite de collisions avec une voiture. Dans un premier temps, porte d'Italie à 7h40, puis 12h40 porte de Châtillon. A noter qu'un accident n' a pas fait de victime à 8h30 porte Dorée entre une voiture et une moto.

25/09/03
9h00, Le policiers chargés de la sécurité sont intervenus à la porte de Gentilly pour un accrochage entre une automobile et une moto.
16h50, la circulation se trouvait ralentie à la porte Brançion en raison une fois encore, d'une collision entre une moto et une automobile.
26/09/03
Deux accidents ont contraint les services de secours à intervenir. Le premier à 15 heures, porte de Passy Un motard pour des raisons encore indéterminées, a perdu le contrôle de son engin. Le second, à 15h35, porte Dauphine. Là encore, c'est un motard qui a été blessé à la suite d'une collision avec deux voitures.

1/10/03
Il était 15h45, hier, lorsqu'un accident est survenu porte de Saint Ouen entre une moto et une voiture. Bilan : 1 blessé. Même scénario porte d'Auteuil, à 16h30.

4/10/03
Porte de la Villette, à 16h20, entre une moto et une voiture (un blessé).

8/10/03
15h00, porte Dauphine, un motard a perdu le contrôle de son engin.

10/10/03
Un accident à 7h45, à la porte de Pantin entre une voiture et une moto, blessant le motard.

16/10/03
16h40, à hauteur de la Porte de Sevres, un choc entre une moto et une voiture, a fait un blessé.

A qui le tour ?

FEDERATION FRANCAISE DES MOTARDS EN COLERE
FFMC 78 – Roues Libres
21, boulevard Renard Benoît – 78680 EPONE – Tél : 01 30 95 32 58
Site internet : www.ffmc78.org – émail : contact@ffmc78.org