



N° 2576

# ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

QUATORZIÈME LÉGISLATURE

---

Enregistré à la Présidence de l'Assemblée nationale le 11 février 2015.

## PROPOSITION DE LOI

*tendant à la **protection des conducteurs et passagers**  
de **véhicules deux-roues motorisés de plus de 125 cm<sup>3</sup>**,*

(Renvoyée à la commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République, à défaut de constitution d'une commission spéciale dans les délais prévus par les articles 30 et 31 du Règlement.)

présentée par Mesdames et Messieurs

Yves FOULON, Damien ABAD, Élie ABOUD, Olivier AUDIBERT TROIN, Jérôme CHARTIER, Dino CINIERI, Jean-Michel COUVE, Dominique DORD, David DOUILLET, Marianne DUBOIS, Virginie DUBY-MULLER, Laurent FURST, Guy GEOFFROY, Michel HEINRICH, Michel HERBILLON, Patrick HETZEL, Valérie LACROUTE, Jacques LAMBLIN, Marc LE FUR, Patrice MARTIN-LALANDE, Alain MOYNE-BRESSAND, Bernard PERRUT, Didier QUENTIN, Franck RIESTER, Paul SALÉN, Fernand SIRÉ, Jean-Charles TAUGOURDEAU, Guy TEISSIER, Michel VOISIN et Éric WOERTH,

députés.

## EXPOSÉ DES MOTIFS

MESDAMES, MESSIEURS,

En 2014, le nombre de motards tués dans des accidents de la route a malheureusement augmenté. Alors que les déplacements des deux-roues motorisés représentent 2 % du trafic routier, ces utilisateurs représentent 33 % des blessés et 26 % des tués.

En janvier 2012, le préfet Régis Guyot a été chargé par le ministre de l'intérieur Claude Guéant d'une mission sur les équipements de protection individuelle des utilisateurs de deux-roues motorisés.

Il ressort de ce rapport rendu en novembre 2012 que « les données relatives à l'accidentalité des utilisateurs de deux-roues motorisés, en particulier celles relatives aux blessés hospitalisés et légers, font ressortir l'importance de la seule protection passive qui vaille pour ces usagers de la route : les équipements de protection individuelle. »

Sans carrosserie pour les protéger, les motards sont directement et gravement exposés en cas de choc. Les lésions qu'ils subissent alors sont plus graves en moyenne que celles des automobilistes accidentés. Au delà de la qualité de leur conduite et des dispositifs modernes de freinage, seuls des équipements de protection individuelle directement portés sur eux sont donc susceptibles, sinon de leur sauver souvent la vie, du moins d'atténuer les conséquences corporelles, y compris à long terme, de leurs accidents.

Si le casque est le seul équipement dont le port est obligatoire pour tous les utilisateurs de deux-roues motorisés, il n'est pas le seul équipement à disposition des motards qui, à première vue, paraissent disposer d'une gamme complète : casque « moto », protections cervicales, protections dorso-lombaires, protections thoraciques, blousons et vestes « moto », gilets air-bag, gants « moto », protections articulaires, combinaisons « moto », pantalons « moto », chaussures « moto »...

Tous ces équipements permettent théoriquement d'offrir aux utilisateurs de deux-roues motorisés une protection intégrale de leur corps.

Depuis 2011, l'équipement des gendarmes motocyclistes intègre la technologie air-bag, de même que les douanes (2012) et la Police de Monaco (2014).

Un membre du peloton autoroutier de la gendarmerie nationale, accidenté le 26 mars 2012 et auditionné par le préfet Guyot dans le cadre de sa mission, a pu donner un avis particulièrement éclairant sur la nouvelle tenue de protection intégrale (incluant un airbag) dont sont désormais dotés les gendarmes. « Après avoir roulé sur une trainée de gazole, il perd le contrôle de sa moto, qui se couche et l'entraîne dans une glissade d'environ 50 mètres sans heurt, pour, au final, quelques contusions et égratignures au niveau du genou, du bras et d'un pouce. L'intéressé de préciser : « Tout au long de la roulade, et après de multiples rebonds sur le sol, je peux affirmer que le système gonflable « airbag » offre un niveau de protection excellent. Le ressenti était comparable à une chute sur un tapis en mousse ou un matelas. De plus, il a permis un verrouillage du casque et donc limité au minimum les lésions cervicales. Le tissu a également offert une bonne résistance à l'abrasion en m'évitant de multiples égratignures et brûlures. (...) ».

Le législateur doit par conséquent se poser la question de savoir si, dès lors que son efficacité est démontrée, le port d'équipements de protection individuelle doit être laissé à la seule responsabilité individuelle des utilisateurs de deux-roues motorisés, ou bien s'il doit être rendu obligatoire. On ne peut pas non plus oublier qu'au delà des souffrances et des handicaps souvent durables dus aux accidents de motos, le coût économique et social pour la Nation de cette accidentalité spécifique est important.

L'obligation du port du casque à compter du 1<sup>er</sup> juillet 1973 a été ressentie à l'origine par beaucoup comme une atteinte à la liberté individuelle, tout comme le port de la ceinture de sécurité l'a été pour les automobilistes. Néanmoins, ces obligations sont très majoritairement respectées aujourd'hui, et ont évité bien des morts ou des lésions graves.

La présente proposition de loi propose par conséquent de rendre obligatoire le port de gants et d'une protection dorsale pour les conducteurs et passagers de deux roues motorisés de plus de 125 cm<sup>3</sup>. Ces équipements devront être obligatoirement fournis par les fabricants au moment de l'acquisition du véhicule.

PROPOSITION DE LOI

**Article unique**

Le port de gants et d'un dispositif de protection dorsale homologués est obligatoire pour les conducteurs et passagers de deux roues motorisés de plus de 125 cm<sup>3</sup>. Le fabricant doit fournir ces équipements lors de l'achat du véhicule. Un décret en Conseil d'État fixe les conditions d'application du présent article.