



N° i1007

# ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

TREIZIÈME LÉGISLATURE

---

Enregistré à la Présidence de l'Assemblée nationale le.

## PROPOSITION DE LOI

*visant à renforcer la **protection et la sécurité**  
des **utilisateurs de deux-roues motorisés**,*

(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

M. Jean-Pierre NICOLAS,

député.

## EXPOSÉ DES MOTIFS

MESDAMES, MESSIEURS,

255 personnes sont décédées sur les routes en février 2010.

Le nombre de tués du mois de février 2010 est en baisse par rapport au mois de février 2009 (-15,0 %). L'évolution des autres indicateurs est également très bonne, que ce soit le nombre d'accidents (-13,2 %), le nombre de blessés (-9,9 %) ou le nombre de blessés hospitalisés (-13,4 %).

Par rapport à février 2009, ce sont 45 personnes de moins qui ont été tuées sur les routes.

L'étude sectorielle de l'ONISR qui identifie les principaux facteurs de risques auxquels sont exposés les motards, confirme qu'un conducteur de deux-roues motorisé a 20 fois plus de risque d'être tué qu'un automobiliste.

Alors que les déplacements des deux-roues motrices représentent 2 % du trafic routier, les utilisateurs de ces deux-roues motorisés représentent 33 % des blessés et 26 % des tués.

Certes, certains conducteurs de deux-roues motorisés ont des comportements inadaptés. Deux facteurs principaux d'accidents graves sont liés au non-respect des règles relatives à la vitesse et l'alcool. En 2005, 40 % des motocyclistes impliqués dans un accident roulaient au-dessus de la vitesse autorisée (contre 20 % des automobilistes). 19,3 % des conducteurs de deux-roues motorisés impliqués dans un accident mortel présentaient une alcoolémie excessive.

Par ailleurs, les accidents sans aucune autre personne impliquée sont à l'origine d'un tiers des personnes tuées à motocyclette.

Néanmoins, un partage de la route entre usagers de deux-roues motorisés et automobilistes est nécessaire. Qu'il s'agisse d'équipement, de visibilité, de mobilité... les différences sont considérables entre utilisateurs de deux-roues motorisés et automobilistes. Le manque d'attention de la part des automobilistes à l'égard des conducteurs de deux-roues motorisés est souvent source d'accidents ; en 2005, « le tourne à gauche » de la voiture a été à l'origine de 15 % des accidents corporels entre une motocyclette et une voiture de tourisme.

Les conflits de priorité, le heurt d'une moto par l'arrière, les manœuvres dangereuses des véhicules ont entraîné également de nombreux accidents.

Afin de protéger cette population d'usager de la route, il est nécessaire de modifier certains comportements, d'offrir un meilleur apprentissage des règles à suivre sur la route à tous les usagers, et de favoriser les mesures de protections de motocyclistes.

Les infrastructures routières entrent en cause dans 42 % des accidents, tous véhicules confondus. Pourtant en matière d'infrastructures routières, des recommandations existent (notamment depuis 2000 avec la publication d'un guide intitulé « Prise en compte des motards dans la gestion et l'aménagement des infrastructures »), mais elles n'ont aucun caractère obligatoire. Et surtout, elles sont méconnues des techniciens de voirie et des élus qui n'intègrent pas les conducteurs de deux-roues motorisés comme des usagers vulnérables.

Par ailleurs, que ce soit pour un court trajet ou pour prendre la route, que ce soit par beau ou mauvais temps, il faut absolument rouler à moto bien équipé et bien protégé. La pratique de la moto n'est pas sans risque...

À moto, la carrosserie, c'est vous... Celles et ceux qui ont fait les frais d'une glissade ou d'un accident de moto le savent, rouler bien équipé, c'est rouler mieux protégé et c'est surtout s'éviter bien des déboires.

Si elle n'évite pas tout type de blessure, la protection corporelle incluse dans les vêtements moto ou bien additionnelle (dorsale, gilet coqué, etc.) réduit considérablement les risques de brûlure de la peau, de choc ou de casse d'os, sans parler des chairs et peaux lacérées.

Selon une étude de l'Assurance Mutuelle des Motards, si le blouson ou la veste sont très régulièrement portés à moto (70 % systématiquement et 86 % régulièrement), ce sont les gants que l'on néglige le moins, avec plus de 86 % des conducteurs de moto les enfilant avant chaque sortie. Plus inquiétant par contre, les motards ne pensent pas à protéger le bas du corps ni le dos. Exit donc les pantalons renforcés, les bottes, bottines ou chaussures renforcées, et totalement oubliée la dorsale homologuée... 15 % d'entre eux seulement sont sensibles à la protection des jambes et des pieds.

Devant ce triste constat, il est permis de s'interroger sur les moyens à mettre en œuvre pour inciter les utilisateurs de moto à acheter et à porter un équipement protecteur. Les arguments financiers ne laissant personne

indifférent. Le meilleur moyen de faire baisser les prix de vêtements et équipements techniques, serait de leur appliquer un taux réduit de TVA à 5,5 %.

C'est l'objet de cette proposition de loi.

## PROPOSITION DE LOI

### **Article 1<sup>er</sup>**

Après l'article 279 *bis* du code général des impôts, il est inséré un article 279 *ter* ainsi rédigé :

« *Art. 279 ter.* – La taxe sur la valeur ajoutée est perçue au taux de 5,5 % en ce qui concerne les opérations d'achat, d'importation, d'acquisition intracommunautaire, de vente, de livraison, de commission, de courtage ou de façon portant sur les produits suivants :

1° vêtements spécifiques à l'utilisation des deux-roues motorisés

a) Blouson

b) Bottes / chaussures

c) Combinaison en cuir

d) Gants

2° protections spéciales

a) Casque

b) Lunettes

c) Plastron complet

d) Masque anti-pollution

e) Genouillère standard

f) Ceinture lombaire

g) Protection dorsale

### **Article 2**

À compter de la rentrée scolaire de septembre 2010 :

Une heure par semaine de sécurité routière devra être intégrée dans les programmes scolaires, adaptée selon l'âge des élèves, dès le cours préparatoire.

En classe de 5<sup>ème</sup>, la formation en vue de l'obtention du Brevet de Sécurité Routière (BSR) est portée à 12 heures et elle est rendue accessible à tous par des aides financières aux familles modestes.

Un décret en Conseil d'État fixe les conditions d'application du présent article.

### **Article 3**

Dans le but de ne pas inciter les motocyclistes à une conduite d'attaque, l'épreuve chronométrée du permis A est supprimée.

Une formation aux premiers secours est inscrite dans le programme de formation aux permis A et A1.

Un décret en Conseil d'État fixe les conditions d'application du présent article.

### **Article 4**

1° La mise en place de mobilier, d'infrastructure, de signalisation pouvant engendrer de graves blessures aux usagers vulnérables est soumise à discussion entre les agents de la voirie et les associations d'usagers de la route.

2° La norme européenne EN 1317 sur les glissières de sécurité (rail guillotine) est modifiée afin qu'elles n'aggravent pas les conséquences de la chute des conducteurs de deux-roues motrices et les glissières doublées sont systématisées sur les nouvelles installations.

Un décret en Conseil d'État fixe les conditions d'application du présent article.

### **Article 5**

Les pertes de recettes et les charges qui pourraient résulter pour l'État de l'application de la présente loi sont compensées par la création d'une

taxe additionnelle aux droits sur les tabacs prévus par les articles 575 et 575 A du code général des impôts.