

**ASSEMBLÉE NATIONALE**

2 mai 2019

## LOI D'ORIENTATION DES MOBILITÉS - (N° 1831)

Non soutenu

**AMENDEMENT**

N° CD481

présenté par

M. Larssonneur, Mme Brulebois, M. Vignal, Mme Josso, M. Pellois, Mme Bagarry, M. Cazenove,  
Mme Melchior, M. Maire, M. Kerlogot, Mme Petel et M. Buchou

-----

**ARTICLE ADDITIONNEL****APRÈS L'ARTICLE 1ER E, insérer l'article suivant:**

Le Gouvernement remet au Parlement, avant le 1<sup>er</sup> juin 2020, un rapport sur la prise en compte des motocyclistes dans l'aménagement et la gestion des infrastructures de transport.

**EXPOSÉ SOMMAIRE**

Selon le bilan 2017 du rapport de la sécurité routière, à distance parcourue équivalente, le risque d'être tué est 22 fois plus important au guidon d'une moto qu'au volant d'une voiture. Pourtant, la forte mobilisation, ces dernières années, des pouvoirs publics et des usagers de la route s'est traduite par une diminution significative de la mortalité routière. Ainsi, la mortalité cyclomotoriste est en baisse par rapport à 2010 (-45 %).

En observant l'accidentologie, on constate que les infrastructures routières sont en cause dans un accident sur deux. Selon l'ONISR, chaque année, environ 70 % des accidents mortels de motocyclistes surviennent lors d'une collision avec un véhicule et 30 % lors d'une collision contre un obstacle fixe.

En effet, l'état du réseau routier, notamment secondaire, et les infrastructures sont souvent inadaptés à la pratique du deux-roues. La délégation à la sécurité routière met en cause les obstacles latéraux, l'état de la chaussée, les arbres, les piles de ponts, les parapets et les poteaux, les bandes à relief de séparation. Sont également dénoncés les rails de sécurité non doublés.

L'amélioration des infrastructures et du réseau routier est donc essentielle pour accroître la sécurité. Dès leur conception, les infrastructures doivent être pensées et adaptées à la pratique du deux-roues. C'est l'objet du rapport demandé au Gouvernement.