



N° 2595

ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

TREIZIÈME LÉGISLATURE

Enregistré à la Présidence de l'Assemblée nationale le 9 juin 2010.

PROPOSITION DE LOI

*visant à rendre **obligatoire le port du casque**
et du **gilet haute visibilité pour les cyclistes,***

(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

Sauveur GANDOLFI-SCHEIT, Yves ALBARELLO, Edwige ANTIER, Martine AURILLAC, Patrick BALKANY, Patrick BEAUDOUIN, Jean-Claude BEAULIEU, Jacques Alain BÉNISTI, Roland BLUM, Jean-Claude BOUCHET, Loïc BOUVARD, Valérie BOYER, Françoise BRANGET, Bernard BROCHAND, Dominique CAILLAUD, François CALVET, Joëlle CECCALDI-RAYNAUD, Jean-François CHOSSY, Dino CINIERI, Éric CIOTTI, Marie-Christine DALLOZ, Patrice DEBRAY, Jean-Pierre DECOOL, Jean-Pierre DOOR, David DOUILLET, Jean-Pierre DUPONT, Guy GEOFFROY, Bernard GÉRARD, Charles-Ange GINESY, Claude GOASGUEN, Jean-Claude GUIBAL, Christophe GUILLOTEAU, Michel HAVARD, Michel HERBILLON, Jacqueline IRLES, Denis JACQUAT, Jacques LAMBLIN, Marguerite LAMOUR, Guy LEFRAND, Michel LEJEUNE, Dominique LE MÈNER, Geneviève LEVY, Gabrielle LOUIS-CARABIN, Guy

MALHERBE, Thierry MARIANI, Patrice MARTIN-LALANDE, Alain MOYNE-BRESSAND, Marie-Anne MONTCHAMP, Pierre MOREL-A-L'HUISSIER, Jean-Marie MORISSET, Étienne MOURRUT, Jacques MYARD, Jean-Marc NESME, Jean-Pierre NICOLAS, Josette PONS, Michel RAISON, Jacques REMILLER, Jean ROATTA, Jean-Marc ROUBAUD, François SCELLIER, Georges SIFFREDI, Jean-Charles TAUGOURDEAU, Isabelle VASSEUR, Jean-Sébastien VIALATTE, Philippe VITEL et André WOJCIECHOWSKI,

députés.

EXPOSÉ DES MOTIFS

MESDAMES, MESSIEURS,

Le cyclisme est l'un des sports les plus anciens et populaires en France. Toutefois, l'usage de la bicyclette comme moyen de déplacement a connu une phase de décroissance importante entre 1950 et 1980. C'est la raison pour laquelle, jusqu'au début des années 2000, la France a accusé un certain retard en la matière notamment par rapport aux pays nordiques.

Cependant, l'augmentation du coût d'utilisation des véhicules motorisés combinée à une congestion de plus en plus importante des centres villes ont conduit à une diffusion progressive de l'usage de la bicyclette comme moyen de déplacement régulier. Associant les atouts d'un mode de transport écologiquement responsable à des bénéfices indéniables en matière de santé publique, le vélo a fait l'objet de politiques publiques pro-actives dans le but d'encourager son développement. L'apparition des services urbains de « vélo-partage » a accéléré cette tendance. Ainsi, selon une étude réalisée pour Atout France en 2009, il y aurait en France près de 25 millions d'usagers occasionnels et 10 millions d'usagers réguliers de la bicyclette.

Pour autant, même si la France a tout intérêt à voir se développer ce mode de transport, la sécurité ne doit pas être oubliée. En effet, sur la route, le cycliste est tout particulièrement vulnérable. D'ailleurs, entre 2007 et 2008, le nombre de cyclistes victimes d'accidents a continué à augmenter pour atteindre 159 morts et près de 5 000 blessés alors que, dans le même temps, toutes les autres catégories enregistraient une réduction de ces chiffres.

Les efforts en matière de prévention ont sans aucun doute été grandement utiles pour donner aux cyclistes occasionnels une réelle conscience de l'importance du respect des règles du code de la route pour assurer leur propre sécurité. Mais le danger vient surtout des autres usagers de la route puisque, dans plus de 70 % des cas, lorsqu'un cycliste est impliqué dans un accident, sa responsabilité n'est pas en cause.

C'est la raison pour laquelle cette proposition de loi est nécessaire. Elle a pour objet de rendre obligatoire le port du casque et du gilet phosphorescent pour tous les cyclistes qui circulent sur la voie publique.

L'objectif est donc double : Il s'agit, d'une part, de limiter les blessures à la tête en cas d'accident et, d'autre part, de prévenir les risques d'accidents en insistant sur la visibilité des cyclistes.

En ce qui concerne la question de l'efficacité propre du casque, une étude qui lève une multitude de doutes vient d'être publiée par l'Institut national de recherche sur les transports et leur sécurité (INRETS). Les résultats sont sans appel : avoir un casque au moment de l'accident est associé à une division par plus de trois du risque de blessures à la tête. De plus, que le cycliste ait heurté ou non un véhicule motorisé, ou que l'accident ait eu lieu en milieu urbain ou rural, le port du casque permet de réduire de 71 % le risque de blessures sérieuses à la tête. Il est essentiel de souligner que ces chiffres sont probablement sous-évalués dans la mesure où ne sont comptabilisées que les personnes ayant été hospitalisées. Or, nombreux sont les cyclistes qui échappent aux statistiques dans la mesure où le casque les a protégés des blessures nécessitant des soins médicaux.

Par ailleurs, la crainte unanimement partagée par tous les défenseurs du vélo de voir sa pratique décroître sous l'effet désincitatif et contraignant du port du casque n'est aujourd'hui plus fondée. Les efforts réalisés par les concepteurs de casques pour les rendre plus esthétiques et légers réduisent grandement les inconvénients de leur port.

Enfin, il ne faut pas oublier que l'un des principes fondamentaux de notre République est la solidarité nationale. Aussi, dès lors qu'une personne a une conduite irresponsable et dangereuse pour elle-même, elle fait peser le poids de son inconséquence sur la collectivité toute entière en cas d'accident nécessitant une prise en charge médicale.

En outre, même s'il est important de limiter au maximum les conséquences médicales des accidents, la prévention doit demeurer un pivot de l'action en matière de sécurité routière. Ainsi, alors qu'une étude publiée en 2007 indique que le risque d'accidents avec blessures est divisé par quatre chez les cyclistes qui portent toujours des couleurs fluorescentes, aujourd'hui, le gilet fluorescent et réfléchissant n'est obligatoire pour les cyclistes que la nuit et hors agglomération. Or, le risque étant présent partout et à tout instant, il apparaît essentiel d'étendre cette obligation à tous les cyclistes circulant de jour comme de nuit, en agglomération et hors agglomération.

PROPOSITION DE LOI

Article unique

- ① Après l'article L. 431-1 du code de la route, est inséré un article L. 431-2 ainsi rédigé :
- ② « *Art. L. 431-2.* – En circulation, tout conducteur ou passager d'un cycle doit être coiffé d'un casque de type homologué. Ce casque doit être attaché.
- ③ « Tout conducteur ou passager doit porter un gilet de haute visibilité conforme à la réglementation.
- ④ « Le fait, pour tout conducteur ou passager, de contrevenir aux dispositions du présent article est puni d'une amende prévue par décret. »