

N° 761  
**SÉNAT**

SESSION EXTRAORDINAIRE DE 2020-2021

---

---

Enregistré à la Présidence du Sénat le 8 juillet 2021

**PROPOSITION DE LOI**

*relative au port du casque à vélo et dans le cadre d'autres moyens de transport,*

PRÉSENTÉE

Par M. François BONNEAU, Mmes Catherine DEROCHE, Brigitte MICOULEAU, M. Pascal MARTIN, Mme Joëlle GARRIAUD-MAYLAM, M. Pierre-Antoine LEVI, Mme Françoise FÉRAT, MM. Jean-Michel ARNAUD, Alain MILON, Claude KERN, Jean-Marie MIZZON, Mme Else JOSEPH, MM. Loïc HERVÉ, Joël GUERRIAU, Mmes Anne-Catherine LOISIER, Élisabeth DOINEAU, Nicole DURANTON, MM. Olivier HENNO, Daniel CHASSEING, Mmes Catherine DUMAS, Françoise GATEL, M. Marc LAMÉNIÉ, Mme Françoise DUMONT, MM. Franck MENONVILLE, Bruno BELIN, Mme Véronique GUILLOTIN, MM. Alain MARC, Alain DUFFOURG, Mmes Annick BILLON, Sonia de LA PROVÔTÉ, MM. Jean-François LONGEOT, Claude MALHURET, Dany WATTEBLED, Alain CHATILLON, Patrick CHAUVET, Claude KERN, Jacques LE NAY, Bernard DELCROS, Mmes Céline BOULAY-ESPÉRONNIER, Frédérique GERBAUD, MM. Pascal MARTIN, Antoine LEFÈVRE, Jean-Pierre MOGA, Alain HOUPERT, Emmanuel CAPUS et Alain CADEC,

Sénatrices et Sénateurs

*(Envoyée à la commission des lois constitutionnelles, de législation, du suffrage universel, du Règlement et d'administration générale, sous réserve de la constitution éventuelle d'une commission spéciale dans les conditions prévues par le Règlement.)*



## EXPOSÉ DES MOTIFS

Mesdames, Messieurs,

Depuis plusieurs années, nous assistons à une mutation de nos modes de transports en faveur de la micro-mobilité. Vélos, trottinettes électriques, gyropodes ou encore skateboards électriques, rencontrent un succès croissant. Ces modes déplacements connaissent de nombreux avantages qu'il s'agisse des bienfaits physiques, de leurs bienfaits pour l'environnement avec une réduction des émissions de gaz à effet de serre auxquels ils contribuent. En 2020, le marché français du cycle a bondi de 25 % par rapport à 2019, avec 3 milliards d'euros de chiffre d'affaires, soit près de 2 700 000 millions de vélos vendus selon l'Observatoire du Cycle.

L'utilisation des modes alternatifs individuels de déplacement a été vivement encouragée. Des mesures en ce sens ont été prises depuis plusieurs années, que cela soit par la multiplication des aménagements en faveur de la micro-mobilité dans les espaces publics, des indemnités kilométriques ou encore de la prime achat vélo.

La crise de la Covid-19 constitue un facteur supplémentaire à l'utilisation de ces modes de déplacement individuels avec une prise de conscience de la population française sur son mode de vie. La technologie a quant à elle contribué à leur démocratisation. Armé d'un smartphone, ou clé virtuelle, il est désormais possible pour tous de profiter d'une location de quelques minutes ou de quelques heures, d'un vélo ou d'une trottinette dans les grandes agglomérations. Bien qu'en acceptant les Conditions Générales de Vente, l'utilisateur affirme s'engager à respecter le port du casque, et à être âgé de minimum 18 ans, la réalité en est toute autre. En effet, les flottes de trottinettes ou de vélos de location libre-service n'incluent pas, pour la plupart, dans le forfait un casque homologué ou encore la vérification de l'identité de l'utilisateur.

En dépit de l'aménagement des voiries en faveur de la sécurité de la micro-mobilité, en 2019, à l'échelle nationale, les cyclistes représentaient 6% de la mortalité routière. Ces chiffres connaissent une augmentation de près de 2,7 % depuis 2010. En 2019, sur 187 cyclistes tués et 4 783 cyclistes blessés, la moitié ne portait pas de casque.

En l'état actuel du droit, le port d'un casque homologué et attaché est obligatoire uniquement pour les enfants de moins de douze ans, qu'ils soient passagers ou conducteurs d'un cycle, sous peine d'une contravention de 4<sup>ème</sup> classe ; et ce depuis le 22 mars 2017, en application de la mesure n° 16 du Comité interministériel de la sécurité routière du 2 octobre 2015 visant à réduire la gravité des blessures au visage et les risques de traumatismes crâniens inscrit dans le décret n° 2016-1800.

Cette mesure représente d'ores et déjà une avancée, cependant guère suffisante pour l'auteur de cette proposition de loi, lorsque nous savons que près de deux tiers des cyclistes mortellement accidentés avaient 55 ans et plus en 2019 (ONISR Bilan de l'accidentalité de l'année 2019) ; et que le traumatisme crânien est la cause principale de décès chez les cyclistes.

Afin de renforcer la sécurité des cyclistes modernes, sans considération de leur âge, l'**article unique** de la présente proposition de loi généralise le port du casque obligatoire à tout conducteur d'un véhicule à une ou plusieurs roues, qu'il soit à moteur ou à assistance électrique, ainsi qu'à tout conducteur de cycle, le danger encouru étant comparable.

Tel est l'objet de la présente proposition de loi souhaitée par son auteur.

## **Proposition de loi relative au port du casque à vélo et dans le cadre d'autres moyens de transport**

### **Article unique**

- ① I. – Le chapitre I<sup>er</sup> du titre III du livre IV du code de la route est ainsi modifié :
- ② 1° À la fin de l'intitulé, les mots : « et cycles » sont remplacés par les mots : « , cycles et véhicules assimilés » ;
- ③ 2° Au premier alinéa de l'article L. 431-1, les mots : « deux-roues à moteur » sont remplacés par les mots : « une ou plusieurs roues à moteur ou à assistance électrique ainsi que le cycle » ;
- ④ 3° Il est ajouté un article L. 431-2 ainsi rédigé :
- ⑤ « *Art. L. 431-2.* – Sauf disposition expresse prévoyant une peine d'amende inférieure, l'amende encourue en cas de conduite sans casque d'un véhicule à deux roues à moteur est applicable à la conduite sans casque de tout véhicule mentionné au premier alinéa de l'article L. 431-1.
- ⑥ « Les passagers sans casque d'un véhicule mentionné au même premier alinéa encourent la même amende que le conducteur. »
- ⑦ II. – Le I entre en vigueur le 1<sup>er</sup> mars 2022.