



ASSEMBLÉE NATIONALE

11ème législature

permis de conduire

Question écrite n° 12765

Texte de la question

M. Franck Marlin appelle l'attention de M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement sur les risques encourus par les conducteurs de motocyclettes légères et de cyclomoteurs habilités respectivement à l'utilisation de ces engins du fait de l'application de l'article R. 125-1 du code de la route tel qu'il résulte du décret du 4 juillet 1996 et de l'obtention du brevet de sécurité routière exigible des personnes âgées de quatorze à seize ans. En effet, l'article R. 125-1 du code de la route autorise la conduite de motocyclettes légères à toute personne titulaire du permis B depuis au moins deux ans, sans obligation d'épreuve pratique de conduite, malgré les différences évidentes de manipulation des deux types de véhicules. En matière de cyclomoteur, le brevet de sécurité routière (BSR) exigible des jeunes gens de quatorze à seize ans comporte seulement trois heures d'entraînement pratique. Cette formation est tout à fait insuffisante pour garantir la maîtrise des cyclomoteurs sur le réseau routier. La Fédération française des sociétés d'assurance indique que près de 60 % des victimes d'accidents de deux-roues à moteur sont des jeunes. Il lui demande de lui faire part des premiers bilans statistiques relatifs aux accidents en relation avec l'application de l'article R. 125-1 du code de la route et les mesures qu'il compte prendre pour garantir un moindre risque aux conducteurs concernés. En particulier, il l'interroge sur la nécessité d'instituer une formation pratique obligatoire, et d'une durée conséquente, préalable à la délivrance d'un permis de conduire les motocyclettes légères et les cyclomoteurs, au même titre que tout autre engin à moteur.

Texte de la réponse

Dans le souci de favoriser le développement des déplacements en deux-roues en milieu urbain, tout en veillant à assurer la sécurité de ceux-ci, il a effectivement été décidé d'autoriser, à compter du 1er juillet 1996, les titulaires du permis de conduire de la catégorie B, depuis au moins deux ans, à conduire une motocyclette légère. Il a été jugé à l'époque que l'expérience de la circulation routière devait permettre à ces conducteurs d'affronter les difficultés de circulation susceptibles d'être rencontrées sur une motocyclette aux performances restreintes. En outre, des actions d'incitation à une initiation à la conduite de ces motocyclettes ont été encouragées. En terme d'accidentologie, le bilan de l'année 1997 laisse apparaître une dégradation pour l'ensemble des motocyclettes (+ 12 %), et notamment pour les 125 centimètres cubes (+ 20 %) ; ce bilan s'inscrit dans une forte hausse de la vente de motocyclettes de 125 centimètres cubes. Le comité interministériel de la sécurité routière (CISR) du 26 novembre 1997 n'a pas disposé des éléments d'appréciation de l'impact de la décision prise en juillet 1996. En raison des difficultés d'interprétation des statistiques d'accidents de cette catégorie de véhicules, et devant les affirmations contradictoires sur l'accidentologie de ces nouveaux conducteurs, il est apparu particulièrement difficile de se prononcer. Une évaluation rigoureuse est indispensable. Aussi, le ministre de l'équipement, des transports et du logement a décidé de mettre en place une table ronde qui a pour objet d'évaluer, en termes de sécurité routière, les conséquences de l'accès à la conduite des motos de 125 centimètres cubes sous couvert du permis de la catégorie B, et de proposer rapidement des mesures concrètes. Cette table ronde doit rendre prochainement son évaluation et ses propositions. Par ailleurs, en ce qui concerne la conduite d'un cyclomoteur, celle-ci a longtemps été autorisée en

France, dès l'âge de quatorze ans, sans que le jeune ne bénéficie au préalable d'aucune formation spécifique. L'instauration effective du brevet de sécurité routière marque une étape importante dans le continuum éducatif à la sécurité routière et contribuera très certainement à renforcer la prise de conscience des enjeux en matière de sécurité routière auprès des jeunes et de leurs parents. Le brevet de sécurité routière se compose d'une partie théorique constituée par l'attestation scolaire de sécurité routière de premier niveau délivrée par l'éducation nationale. Celle-ci vise notamment à vérifier si le jeune sait analyser les dangers auxquels il peut être exposé en tant que cyclomotoriste. Depuis le 17 novembre 1997, il est complété par une formation pratique de trois heures en circulation dispensée par un formateur qualifié. Celui-ci apprend au jeune à détecter les dangers et à circuler en respectant les conditions élémentaires de sécurité. De nombreux partenariats se mettent en place au niveau local pour que des formations complémentaires hors ou en circulation soient organisées sans que cela représente une charge financière trop lourde pour les familles. A cet égard, il est intéressant de noter que les résultats du premier quadrimestre 1998 sont encourageants pour les cyclomotoristes qui enregistrent une baisse de - 28,7 % de tués par rapport à la même période de 1997, la plus forte parmi toutes les catégories d'usagers.

Données clés

Auteur : [M. Franck Marlin](#)

Circonscription : Essonne (2^e circonscription) - Rassemblement pour la République

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 12765

Rubrique : Sécurité routière

Ministère interrogé : équipement et transports

Ministère attributaire : équipement et transports

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 6 avril 1998, page 1880

Réponse publiée le : 30 novembre 1998, page 6568