



# ASSEMBLÉE NATIONALE

15ème législature

## Promouvoir le gilet airbag auprès des motocyclistes

Question écrite n° 3364

### Texte de la question

Mme Géraldine Bannier interroge M. le ministre d'État, ministre de l'intérieur, sur l'intérêt de promouvoir le gilet airbag auprès des motocyclistes. De fait, si entre 2000 et 2010, le nombre de tués cyclomotoristes a baissé de 46 %, les usagers de deux-roues motorisés représentent encore 21 % des décès et les motocyclistes 20,5 % des blessés hospitalisés. Le risque d'être tué, ramené aux kilomètres parcourus, est estimé 24 fois supérieur pour un conducteur de cyclomoteur que pour un conducteur de voiture. Or, le gilet airbag, dont sont équipés les policiers, propose une protection indéniable, notamment du dos et de la nuque, en cas d'accident. L'équipement est coûteux, environ 500 euros, mais on pourrait imaginer une obligation de port de ce gilet *a minima* pour les motocyclistes utilisant des engins lourds (plus de 125 cm<sup>3</sup>) qui représentent 85 % des motocyclistes tués. La réglementation actuelle est d'ailleurs incongrue : le port de gants est obligatoire depuis le 20 novembre 2016 mais il est encore finalement autorisé d'être en short et tee-shirt à moto ! Les solutions ne manquent pas pour favoriser le gilet airbag : achat d'une moto assorti d'un kit sécurité obligatoire comprenant casque, gants, et gilet airbag avec participation financière conjointe des constructeurs et de la sécurité sociale; incitation par le biais d'une campagne publicitaire ; baisse du prix de vente du gilet grâce à une participation des assureurs et, surtout, grâce à une diffusion de masse du produit. Bref, le gilet airbag peut permettre de limiter le nombre des drames familiaux liés aux décès de motocyclistes ou aux lourds handicaps résultant trop souvent des accidents. Elle souhaite donc connaître ses intentions sur cette question.

### Texte de la réponse

Les motocyclistes représentaient en 2017, 19 % des tués sur les routes pour seulement 1,5 % du trafic routier, soit un risque d'être tué par kilomètre 23 fois supérieur à celui d'un véhicule à 4 roues. Leur mortalité a augmenté de 9 % (56 tués) par rapport à 2016. Sur le plus long terme, entre 2000 et 2017, le nombre de motocyclistes tués sur les routes n'a baissé que de 29 %, alors que dans le même temps, l'accidentalité des conducteurs de véhicules de tourisme diminuait de 67 %. Dans ce contexte, le Gouvernement mène depuis plusieurs années de nombreuses actions visant à sécuriser la pratique du motocyclisme, notamment en assurant une large promotion du port des équipements de protection individuelle (EPI) : diffusion en 2011, à près d'un million d'exemplaires, du guide « 2RM, je m'équipe », lancement en 2013 d'une campagne de baisse des prix des EPI, au travers de tous les points de vente, avec le soutien de la chambre syndicale internationale de l'automobile et du motorcycle (CSIAM) et plus récemment, à l'occasion de la mise en place de la mesure 15 du comité interministériel de sécurité routière (CISR) du 2 octobre 2015 : obligation du port des gants de motocyclisme certifiés « CE », le lancement d'une grande campagne télévisuelle d'explication et de pédagogie sur la nécessité de bien s'équiper. Les EPI, régis par le règlement UE 2016/425 du parlement européen et du conseil du 9 mars 2016 relatif aux équipements de protection individuelle et abrogeant la directive 89/686/CEE du Conseil, doivent répondre à une norme européenne ou à un dire d'expert. Or, si le Gouvernement français a choisi, démarche unique dans l'Union européenne, de rendre obligatoire dès le 20 novembre 2016 le port des gants de motocyclisme certifiés « CE » pour tous les usagers de deux-roues motorisés, c'est bien sûr parce que cet équipement est bon marché, très bien diffusé mais aussi parce que les gants, comme les bottes, sont

normés pour l'usage loisir, alors que les pantalons et les blousons de motocyclisme ne le sont pas. Cette absence de norme, liée à l'absence de disponibilité dans le commerce des équipements certifiés « CE » pour les motocyclistes fait qu'une obligation de port, plus importante que celle des gants, n'est actuellement pas envisagée. Historiquement, le casque a d'abord été rendu obligatoire, en et hors agglomération, en 1973, pour les usagers de deux roues motorisées (2RM) conduisant une motocyclette de plus de 125 cm<sup>3</sup>. Il a fallu ensuite attendre 1980 pour que cette obligation s'étende progressivement à tous les usagers de 2RM, hors et en agglomération caractérisant ainsi l'importance de la notion d'acceptabilité sociale, en lien avec le coût et la disponibilité des produits. Le dispositif de protection gonflable pour motocyclistes, couramment appelé « airbag », équipe depuis plusieurs années tous les fonctionnaires motocyclistes, gendarmes, policiers, douaniers ainsi que tous les membres du réseau des chargés de mission deux-roues motorisés officiant dans chaque préfecture. Son efficacité n'est plus à prouver, la fédération internationale de motocycliste l'a d'ailleurs rendu obligatoire en compétition. En protégeant efficacement les parties vitales du corps humain que sont l'ensemble tronc/thorax/abdomen/colonne vertébrale, l'airbag est le seul équipement, avec le casque, à pouvoir potentiellement sauver la vie d'un motocycliste. Il est possible d'en trouver à moins de 400 euros, ce qui est beaucoup moins cher qu'un pot d'échappement, accessoire que de nombreux motocyclistes n'hésitent pourtant pas à s'offrir. Le premier ministre a pris la décision, lors du CISR du 9 janvier 2018, d'encourager le port de bottes et d'une protection gonflable de l'ensemble thorax/abdomen (airbag) certifiées « CE », en développant les partenariats avec les moto-écoles. Cette mesure, épaulée par la mise en place d'un « plan airbag » qui impliquera les formateurs, les assureurs, les industriels et les équipementiers, sera mise en œuvre dès le premier trimestre 2019. En décembre 2018, la sécurité routière a lancé une campagne incitant à offrir aux utilisateurs de deux roues motorisés un airbag pour Noël. Des réductions seront proposées par un grand nombre de fabricants de ces systèmes.

## Données clés

**Auteur :** [Mme Géraldine Bannier](#)

**Circonscription :** Mayenne (2<sup>e</sup> circonscription) - Mouvement Démocrate et apparentés

**Type de question :** Question écrite

**Numéro de la question :** 3364

**Rubrique :** Sécurité routière

**Ministère interrogé :** [Intérieur](#)

**Ministère attributaire :** [Intérieur](#)

## Date(s) clé(s)

**Date de signalement :** Question signalée au Gouvernement le 5 février 2018

**Question publiée au JO le :** [28 novembre 2017](#), page 5824

**Réponse publiée au JO le :** [18 décembre 2018](#), page 11799