



N° 2016

ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

DIX-SEPTIÈME LÉGISLATURE

Enregistré à la Présidence de l'Assemblée nationale le 28 octobre 2025.

PROPOSITION DE LOI

visant à améliorer le partage de l'espace public, lutter contre les violences motorisées et renforcer la sécurité des usagers vulnérables de la route,

(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

M. Thierry SOTHER, Mme Florence HEROUIN-LÉAUTHEY, M. Emmanuel GRÉGOIRE, Mme Céline HERVIEU, M. Pouria AMIRSHAH, Mme Marie-José ALLEMAND, M. Joël AVIRAGNET, M. Christian BAPTISTE, M. Fabrice BARUSSEAU, Mme Marie-Noëlle BATTISTEL, M. Laurent BAUMEL, M. Belkhir BELHADDAD, Mme Béatrice BELLAY, M. Karim BENBRAHIM, M. Mickaël BOULOUX, M. Philippe BRUN, M. Elie CALIFER, Mme Colette CAPDEVIELLE, M. Paul CHRISTOPHLE, M. Pierrick COURBON, M. Alain DAVID, Mme Constance DE PÉLICHY, M. Arthur DELAPORTE, M. Stéphane DELAUTRETTE, Mme Dieynaba DIOP, Mme Fanny DOMBRE COSTE, M. Peio DUFAU, M. Inaki ECHANIZ, M. Romain ESKENAZI, M. Olivier FALORNI, M. Olivier FAURE, M. Denis FÉGNÉ, Mme Martine FROGER, M. Guillaume GAROT, Mme Océane GODARD, M. Julien GOKEL, Mme Pascale GOT, M. Jérôme

GUEDJ, M. Stéphane HABLOT, Mme Ayda HADIZADEH, M. François HOLLANDE, M. Sacha HOULIÉ, Mme Chantal JOURDAN, Mme Marietta KARAMANLI, Mme Fatiha KELOUA HACHI, M. Gérard LESEUL, M. Laurent LHARDIT, Mme Estelle MERCIER, M. Philippe NAILLET, M. Jacques OBERTI, Mme Sophie PANTEL, M. Marc PENA, Mme Anna PIC, Mme Christine PIRÈS BEAUNE, M. Dominique POTIER, M. Pierre PRIBETICH, M. Christophe PROENÇA, Mme Marie RÉCALDE, Mme Valérie ROSSI, Mme Claudia ROUAUX, M. Aurélien ROUSSEAU, M. Fabrice ROUSSEL, Mme Sandrine RUNEL, M. Sébastien SAINT-PASTEUR, Mme Isabelle SANTIAGO, M. Hervé SAULIGNAC, M. Arnaud SIMION, Mme Céline THIÉBAULT-MARTINEZ, Mme Mélanie THOMIN, M. Boris VALLAUD, M. Roger VICOT, M. Stéphane VIRY, M. Jiovanny WILLIAM, Mme Estelle YOUSOUFFA,

députés et députées.

EXPOSÉ DES MOTIFS

MESDAMES, MESSIEURS,

La mort de Paul Varry, cycliste de 27 ans renversé intentionnellement par un automobiliste le 15 octobre 2024 dans le 8ème arrondissement de Paris, a suscité une vague d'émotion dans l'ensemble de notre pays, déclenchant une mobilisation associative et citoyenne inédite contre les violences motorisées, réunissant plus de 20 000 personnes dans 300 communes de notre pays.

Cette vague d'émotion ne doit évidemment rien au hasard, puisque cette tragédie nous a rappelé de manière extrêmement brutale une terrible réalité à laquelle nous sommes aujourd'hui confrontés : l'évolution des modes de déplacement, qui se caractérise notamment par le développement des mobilités actives, aussi bien dans les territoires urbains que ruraux, s'accompagne d'une augmentation massive des violences motorisées à l'encontre des cyclistes.

D'après les chiffres publiés en début d'année par l'Observatoire national interministériel de la sécurité routière, 222 cyclistes ont perdu la vie suite à un accident de la route en 2024, une augmentation de 51 % par rapport à l'année 2010. Les cyclistes représentaient par ailleurs l'an dernier 16 % des blessés graves et 20 % des blessés avec séquelles, des chiffres extrêmement inquiétants qui attestent de la nécessité pour les pouvoirs publics de prendre à bras le corps cette problématique qui ne peut que s'amplifier dans les mois et les années à venir au regard de la nouvelle place occupée par le vélo dans l'espace public.

Une étude publiée par l'association Vélo et Territoires en 2022 estimait ainsi que l'usage du vélo avait progressé de 39 % sur l'ensemble du territoire national entre 2019 et le premier semestre de l'année 2022. À Paris, le vélo serait même passé devant la voiture, représentant désormais 11,2 % des déplacements réalisés dans la capitale contre 4,3 % seulement pour la voiture selon une étude publiée par l'Institut Paris Région en 2024. Le développement des mobilités actives se vérifie aussi, contrairement aux idées reçues, en milieu périurbain et rural puisque l'association Vélo et Territoires estime à 27 % la progression de la pratique du vélo dans ces territoires.

Cette véritable révolution des modes de déplacement s'accompagne d'une explosion des tensions liées au partage de la voirie entre les piétons, cyclistes et automobilistes et la multiplication des incidents. Les différents

modes de déplacement n’impliquent pourtant pas les mêmes risques : les cyclistes courent des risques plus grands que les automobilistes considérant leur vulnérabilité. Sur les 2 650 premiers témoignages recueillis par la Fédération française des Usagers de la Bicyclette (FUB) lors de son enquête de victimisation menée à l’automne 2024, la voiture est citée dans 71 % des cas et 49 % d’entre eux relatent des événements de violence physique à l’encontre des cyclistes.

Un an après le décès de Paul Vary, l’État n’a pas encore pris la mesure des risques pesant sur l’intégrité physique des cyclistes ni saisi l’importance, pour la qualité de vie et la sécurité de chacun, d’œuvrer à diminuer les tensions entre usagers. Une politique volontariste en la matière ne saurait pourtant être déléguée entièrement aux collectivités locales dont le manque de moyens est criant, bien qu’il faille saluer le travail des centaines d’élus de terrain qui œuvrent chaque jour pour la sécurisation des infrastructures de leur territoire.

Cette proposition de loi s’inscrit pleinement dans la philosophie des recommandations de la FUB pour lutter contre les violences motorisées : changer les comportements et sécuriser les aménagements.

1. En introduisant un module de sensibilisation aux enjeux du partage de la route, du respect des publics vulnérables et à la pratique du vélo (séance à vélo dans la circulation ou de mise en selle) à la formation et à l’examen du permis de conduire, afin de répondre aux enjeux de cohabitation, de sécurité et de pacification entre les différents usagers sur la route. Les auto-écoles pourront délivrer ces modules elles-mêmes ou s’appuyer sur les vélo-écoles présentes sur le territoire (**article 1^{er}**) ;

2. En augmentant la part des recettes issues des amendes de contravention routière affectée aux collectivités locales et réparties par le Comité de finance locale pour la réalisation des aménagements cyclables prévus à l’article R2334-12 du code général des collectivités territoriales (**article 2**) ;

3. En définissant les trottoirs dans le code de la route afin de les sanctuariser et de rappeler qu’ils demeurent exclusivement réservés à la circulation des piétons et des personnes à mobilité réduite. (**article 3**) ;

4. En abaissant le taux de TVA des accessoires visant à assurer la sécurité des cyclistes à 5,5 % (**article 4**).

PROPOSITION DE LOI

Article 1^{er}

- ① L'article L. 221-3 du code de la route est ainsi modifié :
- ② 1° Le premier alinéa est complété par les mots : « et sensibilisés aux enjeux du partage de la route et du respect des personnes vulnérables sur l'espace public au travers d'un module de mise en pratique du vélo » ;
- ③ 2° Au début du deuxième alinéa, les mots : « Cette formation fait » sont remplacés par les mots : « Ces formations font » ;
- ④ 3° Le dernier alinéa est ainsi modifié :
- ⑤ a) Les mots : « cette formation » sont remplacés par les mots : « ces formations » ;
- ⑥ b) Le mot : « son » est remplacé par le mot : « leur ».

Article 2

- ① L'article L. 2334-24 du code général des collectivités territoriales est ainsi modifié :
- ② 1° Le premier alinéa est complété par les mots : « ainsi que le développement et la sécurisation des pistes cyclables » ;
- ③ 2° Après le même premier alinéa, il est inséré un alinéa ainsi rédigé : « Il veille à leur utilisation pour l'ensemble des opérations décrites à l'article L. 2334-23-2. »

Article 3

- ① Le titre I^{er} du livre I^{er} du code de la route est complété par un article L. 110-4 ainsi rédigé :
- ② « *Art. L. 110-4. –* Le terme de trottoir désigne la partie d'une voie urbaine qui longe la chaussée, surélevée ou non, mais distinguée de celle-ci par une bordure ou tout autre marquage ou dispositif. Elle est réservée à la circulation des piétons et personnes à mobilité réduite.

Article 4

- ① Après le O de l'article 278-0 *bis* du code général des impôts, il est inséré un O *bis* ainsi rédigé :
- ② « O *bis*. Les accessoires visant à assurer la sécurité des cyclistes, notamment :
- ③ « 1° Les casques destinés à la pratique du vélo ;
- ④ « 2° Les dispositifs d'éclairage destinés aux personnes pratiquant le vélo ou destinés à être installés sur les vélos eux-mêmes ;
- ⑤ « 3° Les gilets de visibilité ;
- ⑥ « 4° Les sonnettes destinées à la pratique normale du vélo
- ⑦ « 5° L'achat de vélo mécanique ou à assistance électrique ».

Article 5

La perte de recettes pour l'État est compensée à due concurrence par la création d'une taxe additionnelle à l'accise sur les tabacs prévue au chapitre IV du titre I^{er} du livre III du code des impositions sur les biens et services.