



Le casque refait surface

Rendre le casque obligatoire à vélo pour les moins de 12 ans : la proposition est officielle, elle pourrait passer prochainement dans la réglementation. Une fausse-bonne idée, voire une erreur.

Consciente que l'aggravation de l'insécurité routière allait entraîner une action du gouvernement et craignant les mesures prises dans l'urgence médiatique, la FUB a demandé à rencontrer Emmanuel Barbe, le nouveau délégué interministériel à la sécurité routière (en fonction depuis avril 2015). Une rencontre utile car cet échange a permis d'exposer les attentes de la FUB en termes de sécurité routière, mais il n'a pas été possible d'empêcher l'annonce d'une future obligation du casque aux enfants de moins de 12 ans. A l'inverse, si l'obligation du casque ne concerne qu'une catégorie de population, c'est entre autres grâce à cet entretien. En effet, Emmanuel Barbe envisageait de rendre le casque obligatoire également pour les adultes, hors agglomération. Par ailleurs, suite aux échanges entre la FUB et son administration, la DSCR (Délégation à la sécurité et à la circulation routières), la remise à plat des normes d'éclairage fera partie des actions 2016.

A l'issue du dernier Conseil interministériel sur la sécurité routière, qui s'est déroulé le 2 octobre, le gouvernement a annoncé un train de 55 mesures, dont celle-ci : « Pour protéger les usagers de bicyclette de moins de 12 ans, rendre obligatoire pour eux le port du casque certifié ». Si la FUB partage l'objectif affiché par le Premier ministre de descendre sous les 2 000 tués sur les routes à l'horizon 2020, elle doute que les mesures annoncées soient à la hau-

teur des ambitions et changent quoi que ce soit pour les usagers du vélo. En effet, pour baisser le nombre de tués et blessés graves, tous usagers confondus, l'enjeu clef est la baisse des vitesses et non de fausses bonnes idées, comme une obligation du port du casque.

Les chiffres parlent : malgré une hausse importante de la pratique cyclable, notamment urbaine, le nombre de cyclistes tués sur la route est stable depuis 10 ans (autour de 160 victimes). Qui est le cycliste tué type ? Il est âgé de plus de 65 ans, il est casqué et son accident a lieu hors agglomération.

L'enjeu est ailleurs

La FUB tient à réaffirmer son opposition à toute mesure qui rendrait le casque obligatoire en France, en dehors de la pratique sportive (compétition, VTT) ou de l'apprentissage du vélo, notamment en milieu scolaire.

Nous avons engagé et nous poursuivons un dialogue constructif avec les

autorités, en faisant des propositions alternatives concrètes pour améliorer la sécurité des cyclistes. Le gouvernement partage, comme l'ont confirmé à de multiples reprises le secrétaire d'Etat aux transports Alain Vidalies et sa ministre de tutelle Ségolène Royal, notre analyse sur les atouts multiples de la pratique du vélo. Il s'appête même à lancer un second plan d'actions en faveur des mobilités actives, alors qu'une première série de mesures incitatives vient d'être adoptée (notamment le décret du 2 juillet), dont la plus emblématique est l'indemnité kilométrique vélo, dans le cadre de la loi de transition énergétique.

Depuis des années, la FUB dénonce des ciblage injustifiés qui devraient conduire, en suivant la même logique, à des conclusions aussi aberrantes que rendre le casque obligatoire pour les piétons ⁽¹⁾ ou les automobilistes de plus de 65 ans... Les situations à risque réelles se situent davantage du côté des deux-roues motorisés, qui totalisent un tiers des tués pour seulement 2 % du trafic.



En Nouvelle-Zélande, depuis l'obligation du port du casque en 1994, l'usage du vélo au quotidien a chuté de près de 30 %, et c'est la pratique sportive qui s'est renforcée

J.M. Trofignon

Réduire les vitesses d'abord, et faire des infrastructures cyclables

Il nous a été opposé que la majorité des tués cyclistes était touchée à la tête. Certes, la vitesse est facteur d'accident et augmente la gravité des blessures. Les accidents sur routes départementales étant les plus graves pour les cyclistes mais aussi pour tous les autres usagers de la route, il est préférable d'agir hors agglomération sur les vitesses pratiquées et sur des aménagements cyclables. En effet, le cas type, ce cycliste heurté par une voiture en rase campagne, n'aura pas la vie sauve en portant un casque qui n'est pas sensé le protéger en cas de collision avec une voiture... La loi Laure qui impose la place du vélo dans tous les nouveaux aménagements de voirie en agglomération ne devrait-elle pas être étendue aux routes ?

La baisse des vitesses commence à se faire en agglomération : nous sommes satisfaits de la création d'un cadre réglementaire permettant de mettre en œuvre la « ville 30 » ; c'est ce type de mesures qui aura un réel impact sur la sécurité routière, et non une obligation du port du casque.

Les enseignements des autres pays : le casque ne doit pas être obligatoire

Rarissimes sont les pays qui généralisent l'obligation du port du casque. Cette obligation concerne alors les jeunes (moins de 15 ans en Suède, moins de 16 ans en Espagne depuis juin 2014) ou des environnements spécifiques (depuis 2004, obligatoire hors agglomération sur les routes nationales en Espagne).

Les études étrangères qui se sont intéressées aux modifications de comportement suite à l'obligation du port du casque concluent toutes à une diminution du nombre de cyclistes. Ce fut le cas au Canada



En France, le port du casque à vélo sera-t-il bientôt obligatoire pour les enfants de moins de 12 ans ?

FUB

(Colombie Britannique), en Australie et Nouvelle-Zélande. En revanche, le nombre de blessés ne diminue pas autant que l'on s'y attendait (Espagne, Suède), sauf les blessures du cuir chevelu... par les branches (Colombie Britannique). Plusieurs études mettent ainsi en cause le casque comme générateur de blessures. Effets contraires : en baissant le nombre de cyclistes, on réduit l'effet de sécurité par le nombre. En Alberta, la loi obligeant le port du casque a divisé par deux le nombre d'enfants cyclistes (56 %), et plus que doublé le risque de blessure (www.cyclehelmets.org/1250.html).

Le nombre de blessés reste au mieux le même avant et après la mise en place de la mesure. Le casque n'est donc pas le bon critère pour changer significativement les statistiques d'accidents.

La dernière étude universitaire ⁽²⁾, parue dans le *British Medical Journal*, une des revues médicales de référence au plan mondial, n'a peut-être pas été amenée à la connaissance de la DSCR : publiée le 15 octobre dernier, quinze jours après l'annonce des 55 mesures, elle est sans appel sur le port du casque. En conclusion : les résultats suggèrent que

ceux qui élaborent les politiques des transports et de la santé qui ont pour objectif de réduire le nombre des blessures chez les cyclistes doivent se concentrer sur des mesures permettant le développement de la pratique du vélo et en particulier sur des itinéraires cyclables sécurisés : infrastructures cyclables séparées du trafic automobile ou aménagements dans les rues.

L'étude a comparé les taux d'hospitalisation de cyclistes dans les dix provinces et trois territoires canadiens. Les taux de blessures, y compris à la tête, sont les mêmes dans les provinces qui obligent les cyclistes à porter un casque et celles, comme le Québec, où le port du casque est facultatif. Le comportement des cyclistes est plus important que le casque : les trois quarts des cyclistes hospitalisés sont des hommes ou des garçons, indique l'étude.

Le danger : ne pas faire de vélo

Nous l'affirmons aussi à la FUB : les meilleures mesures seront celles qui permettront d'accroître la part modale du vélo.



Comme le démontre l'Observatoire régional de santé d'Ile-de-France (étude 2012), le bénéfice santé de la pratique du vélo est plus de 20 fois supérieur aux risques encourus. Ce ratio très important en faveur du vélo est essentiellement dû aux bénéfices de l'activité physique qui l'emportent largement, à la fois sur les autres bénéfices et sur l'ensemble des risques. Plus la part modale du vélo est élevée, plus ce ratio est important, allant de 19 avec une part modale du vélo de 4 % jusqu'à 27 avec une part modale du vélo de 20 %. Donc les gouvernements devraient se polariser sur l'encouragement à la pratique plutôt que d'effrayer les usagers en donnant au risque d'accident une importance qu'il n'a pas dans la réalité.

Liberté de choix

Dans les accidents de la circulation, contrairement à des préjugés encore tenaces, les cyclistes sont moins souvent touchés à la tête que d'autres usagers, surtout en milieu urbain ! En France, les chiffres de vente d'accessoires vélo, et notamment de casques, sont en progression.

Sans études ou données probantes sur l'intérêt de rendre obligatoire le port du casque quel que soit l'usage, avec les études citées plus haut et son expérience, la FUB confirme qu'elle est pour la liberté de choix. En dehors des pratiques à risques (sport, compétition), à chacun de décider selon sa pratique, son environnement, son expérience...

Ainsi, le casque deviendrait obligatoire pour les enfants de moins de 12 ans. Outre les questions techniques, le casque étant rarement adapté à la morphologie des enfants, se pose l'influence sur le comportement. Le casque sera-t-il accepté et intégré comme un élément de modération, de sécurité et de prudence... ou, effet pervers, sera-t-il perçu comme le pass pour aller plus vite et prendre des risques ? En outre, s'il est imposé alors qu'aucune étude n'a été probante sur le sujet,



J.M. Troignon

Peu accueillantes pour le vélo, les rues de Wellington poussent à l'audace pour se faufiler dans la circulation

le fondement de l'obligation n'est pas sérieux et l'image du casque s'en trouvera à terme détériorée. Comment faire confiance aux adultes si ce qu'ils imposent n'est pas sérieusement fondé ? C'est bien une question à traiter à l'âge des pré-ados. Sur quelle base pédagogique et statistique peut-on se baser pour imposer un objet qui renvoie plutôt à l'univers de l'armure et à l'image du héros invincible ?

De plus, les parents des enfants, eux, ne seront pas forcément rassurés par le casque. Le message « le casque est obligatoire » sous-entend « le vélo est dangereux ». La FUB craint donc que des parents ne laissent pas leurs enfants aller à l'école à vélo en conséquence des amalgames liés à l'obligation. Or des études montrent que les enfants qui vont à l'école à pied ou à vélo sont bien

plus productifs, notamment pendant la première heure de cours.

En réalité, la DSCR n'a réalisé aucune étude préalable sur l'acceptabilité d'une telle mesure.

Ne nous trompons pas de cible : la présence de vélos en ville contribue à baisser les vitesses et améliore la sécurité de tous. Le casque, lui, n'empêche pas les accidents.

Olivier Schneider, avec Bernadette Caillard-Humeau

(1) 499 piétons tués en 2014 pour 159 cyclistes, selon l'Observatoire de la sécurité routière

(2) BMJ Open Teschke K, Koehoorn M, Shen H, et al. Bicycling injury hospitalisation rates in Canada jurisdictions : analyses examining associations with helmet legislation and mode share. BMJ Open 2015

Des propositions de la FUB pour la sécurité

Sensible à la sécurité des cyclistes, la FUB a proposé au directeur de la Sécurité routière quelques mesures qui semblent beaucoup plus pertinentes parce qu'elles permettraient d'éviter des accidents plutôt que de se contenter d'en réduire les conséquences. Parmi lesquelles une remise à plat des normes d'éclairage des vélos, un travail sur les angles morts des véhicules à grand gabarit, un apprentissage obligatoire de la pratique du vélo au niveau CM2/6^e. Nous proposons aussi d'intégrer les relations automobiliste/cycliste dans le nouveau permis de conduire, d'étendre la loi LAURE au milieu rural, de généraliser la ville 30 et d'abaisser la vitesse à 80 km/h hors agglomération. Un appel à projet dédié au vélo, après ceux dédiés aux TCSP, permettrait d'encourager les collectivités locales à réaliser des infrastructures cyclables incitatives et sécurisées.