

Académie des experts en Mobilités Actives  
Club des Villes et Territoires Cyclables  
Fédération des Usagers de Bicyclette

Paris, le 14/12/2021

## NOTE A L'ATTENTION DES SENATRICES ET SENATEURS

Objet : **PPL 761 – argumentaire en faveur d'une alternative au port du casque obligatoire**

La proposition de loi (PPL) n°761 relative au port du casque à vélo et dans le cadre d'autres moyens de transport a été déposée le 8 juillet par les sénatrices et sénateurs du groupe de l'Union Centriste au Sénat.

L'exposé des motifs, actant le développement des « micro-mobilités », fait état d' « une augmentation de 2,7% de la mortalité routière des cyclistes depuis 2010 ». S'appuyant sur le constat que « sur 187 cyclistes tués et 4 783 cyclistes blessés, la moitié ne portait pas de casque » et sur l'hypothèse qu' « en acceptant les CGV [des loueurs de vélo en libre-service] l'utilisateur affirme s'engager à respecter le port du casque », l'exposé des motifs conclut que « le traumatisme crânien représente la cause principale de décès chez les cyclistes ».

L'auteur de la PPL souhaite donc rendre obligatoire le port du casque à tout conducteur « d'un véhicule à une ou plusieurs roues [...] ainsi qu'à tout conducteur de cycle ».

La FUB prend acte de cette PPL dont l'objet avait déjà été soulevé lors de l'examen de la Loi d'Orientation des mobilités et avait obtenu un avis doublement défavorable. Si notre fédération salue le souhait du législateur d'identifier de nouveaux leviers de sécurité pour cyclistes, **la proposition qui est faite s'avère extrêmement contreproductive.**

Si le casque permet d'éviter des lésions graves dans certains cas très particuliers (vitesse faible, souvent pas dans une collision avec un autre usager) **cet effet individuel n'est pas valable à échelle collective.** En rendant le port du casque obligatoire, le législateur découragerait la pratique du vélo de façon globale ce qui annulerait les effets positifs bien plus importants de la **sécurité par le nombre** et des bienfaits pour la santé.

**La FUB s'oppose à cette proposition de loi et propose aux Sénatrices et Sénateurs de la retirer ou, à défaut, de proposer un amendement de suppression. Son objet manque d'atteindre l'objectif qu'il se porte : assurer la sécurité des usagers.**

Pourquoi ?

- Le **risque d'accident** et de mort par kilomètre parcouru à vélo est **en forte baisse** en France depuis 10 ans, grâce à l'augmentation de la pratique ;
- **Plus il y a de cyclistes, plus la probabilité d'être victime d'une collision diminue ;**
- L'obligation du port du casque rend le vélo moins attractif et décourage la pratique, annulant ainsi l'effet de sécurité par le nombre et **augmentant le risque de collision pour les cyclistes.**

## 1. LA PRATIQUE DU VELO SE DEVELOPPE FORTEMENT

La Plateforme nationale des fréquentations, animée par Vélo & Territoires, fait état dans son dernier rapport du 8 décembre dernier d'un bond de la **fréquentation cyclable de +30 % de passages entre 2019 et 2021**. En milieu urbain, la fréquentation progresse de 34 % par rapport à 2019. Les territoires périurbains et ruraux ne sont pas en reste. La fréquentation y progresse respectivement de 20 % et 14 % par rapport à 2019 observés.

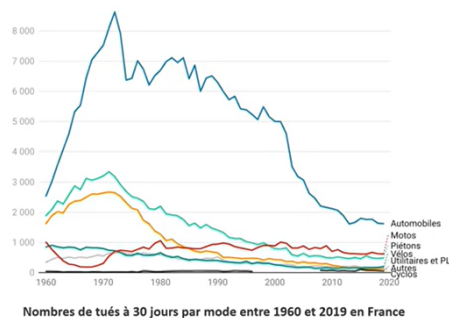
Ces chiffres témoignent d'une appétence et d'un usage croissant du vélo par les Français corroborés par d'autres indicateurs :

- L'opération Coup de pouce vélo, organisée par la FUB, a permis à près de 2 M de Français de réparer leur bicyclette ;
- Le marché du vélo a augmenté de 25% en 2020 selon l'Observatoire du cycle ; et,
- La croissance annualisée du linéaire d'aménagements cyclables sur ces 5 dernières années est d'environ 8%.

L'augmentation de la pratique du vélo induit ainsi une certaine augmentation du nombre d'accidents et de morts sur la route. Ces augmentations sont cependant sans commune mesure, **témoignant de la baisse du risque par km parcouru et par individu**.

## 2. RAPPEL DES CHIFFRES SUR L'ACCIDENTALITÉ ET LA MORTALITE

### 1.1. La mortalité touche essentiellement les hommes, hors-agglomération dans une pratique de loisirs



Le bilan intermédiaire de 2021 de l'ONISR fait état des statistiques suivantes quant à la mortalité à vélo. Sur 166 morts :

- ~88% sont des hommes
- ~78% le sont dans le cadre d'une activité de loisirs
- 67% ont plus de 55 ans
- ~59% le sont hors-agglomération

**Le nombre de tuées cyclistes femmes reste lui stable depuis plus d'une décennie, aussi bien hors qu'en agglomération.**

## 1.2. Les blessures graves et la mort surgissent plus fréquemment en cas de collision avec un véhicule

La dernière étude sur les blessés (UGE) date de 2017. Elle faisait état des conclusions suivantes :

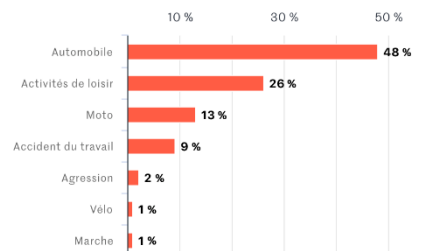
- Parmi les usagers du vélo blessés dans une collision avec tiers, les blessés graves (MAIS 3+) représentaient 7,2% de l'ensemble des blessés à vélo tous niveaux de gravité confondus (MAIS 1+) ; et,
- Parmi les usagers du vélo blessés dans une collision sans tiers, ce chiffre descend à 4,7% de l'ensemble des blessés à vélo tous niveaux de gravité confondus.

**La gravité des blessures parmi les cyclistes augmente ainsi lorsqu'ils et elles sont impliqués dans un accident avec tiers, plutôt que sans tiers.**

Comme évoqué en 1.1. la gravité de ces blessures est plus élevée, en moyenne, chez les hommes, les plus de 55 ans, lors de trajets de loisirs et sportifs et en milieu rural sur routes départementales. Ces accidents interviennent principalement en cas de collision avec un véhicule motorisé (voiture, camion, ...) à **vitesse plus élevées**.

## 1.3. La tête n'est pas l'organe le plus atteint dans une situation grave

Lieux ou activités qui génèrent des blessures à la tête



Source : Kuratorium ZNS, Hannelore Kohl Stiftung für verletzte mit Schäden des zentralen Nervensystems

L'Université Gustave Eiffel (ex-IFSTTAR) a mené des études approfondies sur les accidents de la circulation. Ses investigations dans le département du Rhône en collaboration avec 260 services hospitaliers ont donné lieu à plusieurs publications dont les conclusions sont encore mobilisées dans le bilan annuel de l'accidentalité dressé par l'ONISR.

Les chercheurs constatent que :

- La plupart de leurs blessures sont peu graves : ce sont majoritairement des contusions, des fractures simples ;
- Toutes gravités et toutes pratiques confondues, 47,5 % des cyclistes blessés sont surtout atteints aux bras, 32,6 % aux jambes et **seulement 16,9 % à la tête** ;
- Les cyclistes ayant des blessures qui mettent en jeu le pronostic vital (MAIS 4+) souffrent pour 73 % d'entre eux d'une lésion à la tête (et 24 % au thorax) représentant

en 10 ans environ 158 cyclistes sur les 14 432 blessés réceptionnés soit (heureusement) seulement **1,09 %** ; et,

- Sur 4 000 piétons blessés gravement, 84 % sont touchés à la tête quand **52 % des 15 000 motards gravement blessés souffrent de traumatismes crâniens.**

En recoupant avec les données UGE de 2017, nous pouvons ainsi proposer les analyses suivantes :

- Il y aurait eu un total de 337 597 blessés (résultat de la modélisation), parmi lesquels 2 910 usagers du vélo blessés graves (MAIS 3+) ; et,
- Sur la période 2015-2019, la tête est atteinte dans 27% des cas de blessures graves parmi les usagers du vélo dans le Rhône.

**Ainsi, les cyclistes gravement blessés et avec des lésions à la tête correspondraient à 0,23% du total de blessés tous modes et niveaux de gravité confondus.**

### 3. EFFICACITÉ DU CASQUE : DES RÉSULTATS D'ÉTUDE À CHARGE

#### 3.1. Les enseignements des autres pays : une baisse de la pratique mais pas de l'accidentalité

**Seuls deux pays ont généralisé l'obligation du port du casque** : l'Australie et la Nouvelle-Zélande. Au Canada et aux Etats-Unis, la législation dépend des provinces et des états. Parmi les provinces canadiennes, 4 ont rendu obligatoire le port du casque (Nouveau-Brunswick en 1995, Colombie-Britannique en 1996, Nouvelle-Ecosse en 1997 et l'Île-du-Prince-Édouard en 2003). Quelques autres pays font peser cette obligation sur les jeunes (moins de 15 ans en Suède, moins de 16 ans en Espagne depuis juin 2014, moins de 12 ans en France depuis 2017) ou dans des environnements spécifiques (depuis 2004, obligatoire hors agglomération sur les routes nationales en Espagne).

Les études étrangères nous fournissent deux enseignements qui ne plaident pas pour une généralisation du casque :

- **Diminution du nombre de cyclistes** : ce fut le cas au Canada, en Australie et Nouvelle-Zélande.
- **Stagnation du nombre de blessés** : ce fut le cas en Espagne et en Suède. Au contraire, en baissant le nombre de cyclistes, on réduit l'effet de « sécurité par le nombre ». Le nombre de blessés reste souvent 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 chiffres de sécurité routière des cyclistes. Ainsi, une commission sénatoriale australienne soulignait, en 2015, que « les lois sur le casque ont amené de nombreuses personnes à renoncer au vélo au profit de la voiture ou de la sédentarité, et que cela a provoqué un **problème beaucoup plus important de santé publique** ». « En privilégiant la lutte contre les blessures à la tête, la loi a eu l'effet pervers de décourager les citoyens à pratiquer une activité physique régulière. »

#### 3.2. Les études de santé montrent qu'il est plus dangereux de ne pas faire de vélo

Comme le démontre l'Observatoire régional de santé Ile de France (étude 2012), **le bénéfice 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 %.

La priorité du législateur doit être portée **sur l'encouragement à la pratique et la création d'un « système sûr »** permettant la pratique en sécurité et confortable pour toutes les personnes usagères de la voirie, y compris à vélo, sur tout le territoire.

Les mesures visant à sur-interpréter le risque d'accident en faisant peser une obligation unilatérale sur tous les usagers ne peuvent que produire des effets contre-productifs qui vont contre l'intérêt général.

### **3.3. De la nécessité de traiter en priorité le risque de collision et de sécuriser la pratique du vélo notamment par la réduction des vitesses**

Le fait qu'une collision soit fatale ou pas **dépend principalement de l'implication d'un tiers** (dans la grande majorité des cas, de véhicules motorisés), dont le potentiel de blesser voire tuer est beaucoup plus élevé puisqu'il s'agit de véhicules lourds et atteignant des vitesses élevées.

Le législateur devra concentrer principalement ses efforts dans l'augmentation du contrôle et de la communication autour de ces usagers comme il le fait depuis près de 50 ans.

Pour rappel, le pic de tués en France sur les routes a été atteint en 1972 en France. Depuis, de nombreuses mesures sur les comportements ont été mises en place. Parmi celles-ci, les mesures de limitation des vitesses, entamées dès 1973, ont eu un effet important, couplées aux mesures de sécurisation des véhicules et d'autres mesures comportementales sur les automobilistes (alcool, drogue).

**La vitesse est bien un facteur important d'accident**. Plus celle-ci est haute, plus augmente la gravité des blessures. Les collisions à des vitesses supérieures à 20 km/h produisent des polytraumatismes : d'autres organes vitaux que la tête sont touchés. Le rôle du port du casque est de ce fait amoindri.

Les accidents sur **routes départementales étant les plus graves en termes de bilan lésionnel** pour les cyclistes mais aussi pour tous les autres usagers de la route, il est ainsi préférable d'agir globalement sur les vitesses pratiquées et la sécurisation de la voirie pour tous les usagers.

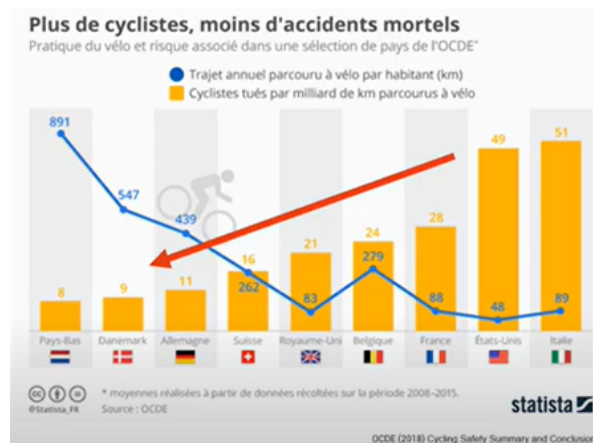
#### 4. UNE MESURE CONTRE-PRODUCTIVE POUR LE DEVELOPPEMENT DE LA PRATIQUE DU VELO SELON LES TERRITOIRES

Dans de plus en plus de collectivités françaises, les habitants peuvent profiter d'un système de vélo en libre-service. Ce système de mise à disposition du public de vélos permet aux usagers, par sa flexibilité et sa simplicité d'usage, de réaliser des déplacements de proximité. Les vélos en libre-service s'adressent particulièrement aux usagers pour lesquels la difficulté du stationnement à domicile, la crainte du vol et la maintenance d'un vélo personnel constituaient des freins à la pratique. Il n'est à n'en pas douter que l'obligation du port de casque viendrait directement pénaliser les usagers de ce service dont la liberté d'usage et son imprévisibilité est l'un des principaux avantages.

Dans une autre mesure, obliger le port du masque sur des voies vertes sécurisées où la circulation motorisée est interdite est une mesure qui serait perçue comme inadaptée et inefficace. Elle viendrait freiner le développement bienvenu de la pratique du vélo en milieu rural et périurbain, pratique aujourd'hui grandissante (+ 20 % de pratique en périurbain et + 14 % en milieu rural selon les derniers chiffres de fréquentation).

#### 5. LA NECESSITE DE PROMOUVOIR UN NOUVEAU PARADIGME DE SECURITE ROUTIERE

##### 5.1. Sécurité par le nombre



La règle observée et théorisée en 2003<sup>1</sup> dans plusieurs grandes villes européennes, ou dans des pays avancés en la matière, comme les Pays-Bas ou le Danemark, mais aussi en France, comme à Strasbourg, est la suivante : **quand la pratique du vélo augmente, le risque d'accident diminue.**

Cette « sécurité par le nombre » fonctionne aussi bien pour les gens à vélo que pour les piétons. Pour ce faire, les villes ont choisi différentes méthodes pour apaiser le trafic : création

<sup>1</sup> Jacobsen, P. L. (2003). "Safety in numbers: more walkers and bicyclists, safer walking and bicycling". Injury Prevention.

de pistes cyclables sécurisées à part de la circulation motorisée, création de zones à 30 km/h, zones de « rencontre », etc.

Ainsi, grâce à une politique de promotion du vélo en Finlande, **le nombre de décès de cyclistes a diminué de 75 % et le nombre de déplacements a augmenté de 72 %**. Idem aux Pays-Bas où le nombre de décès de cyclistes a diminué, entre 1980 et 2005, de 58 % et le nombre de cyclistes a augmenté de 45 %.

## 5.2. Système sûr

Les accidents sont communément perçus comme la conséquence inévitable de notre mobilité. Au contraire, le “système sûr” offre une nouvelle approche éthique de la sécurité routière. **Cette approche est déjà prônée par l’Union Européenne et des pays avec une accidentalité historiquement basse, tels que la Norvège.**

L’approche système sûr part du constat que l’erreur est humaine : même de façon involontaire, les individus commettent des erreurs pouvant entraîner des collisions. Il convient donc d’aller au-delà de ce facteur humain, **en agissant sur le système de voirie et de transports** pour (1) éviter toute collision qui peut l’être, et (2) minimiser les conséquences des collisions qui seraient inévitables. Bien que les usagères et usagers peuvent concourir de par leurs comportements à la sécurité routière, cette approche insiste sur la notion de responsabilité partagée entre les acteurs en charge de la conception, la construction et la gestion de la voirie et des transports.

**Alors que l’obligation du port du casque fait porter à l’usager la responsabilité de sa propre sécurité**, il paraît essentiel d’agir de façon systémique sur les causes de l’accidentalité des cyclistes, mais aussi de celle d’autres usagères et usagers. Concrètement, il s’agit de mettre en place des politiques publiques autour d’une même vision de sécurité routière, avec des actions pour :

- Une vitesse maîtrisée
- Des rues et routes indulgentes
- Des véhicules sûrs
- Des comportements adaptés
- Des soins aux personnes accidentées

**Nos organisations proposent les mesures suivantes pour améliorer la sécurité des cyclistes et réduire le risque d’accidentalité et de morts :**

- Travailler sur les angles morts, notamment des véhicules à grand gabarit : généralisation des radars à vision directe, pédagogie de tous les acteurs, pouvoirs du maire de circulation ;
- Généraliser l’apprentissage obligatoire du savoir rouler à vélo au niveau CM2/6<sup>ème</sup> ;
- Créer un continuum éducatif lors de la scolarité et avec des piqûres de rappel, grâce aux vélo-écoles ;

- Étendre l'application la loi LAURE au milieu rural, en imposant la création d'infrastructures cyclables sur les principales routes extra urbaines ;
- A défaut, abaisser la vitesse hors agglomération en cas d'absence d'aménagements cyclables ;
- Généraliser la ville 30 (le 50 étant l'exception, réservé à certains grands axes), et en conséquence, réduire progressivement les puissances des véhicules automobiles.