

# Sécurité et casque à vélo

Pour terminer, j'aimerais encore dire, comme pour élever une petite stèle à la mémoire de Marthe, que s'il y a bien une chose qui ressortait de sa fréquentation, c'était ce besoin raffiné chez elle de ne blesser personne, d'éviter et de réparer les dommages psychiques que nous pouvons nous infliger les uns aux autres dans la vie courante. Marthe était une grande thérapeute et une grande conciliatrice plaçant la politesse et la prévenance au rang de ses valeurs suprêmes ; ce qui faisait d'ailleurs que son commerce était des plus agréables et que sa disparition est si douloureuse à ses amis, ses proches et sans aucun doute à ses patients.

Or un témoin oculaire du drame aurait, semble-t-il, raconté qu'il avait vu Marthe, longeant le trottoir à vélo, toucher légèrement du bras un passant et que c'est précisément en se retournant pour s'excuser qu'elle aurait dévié de sa route au moment même où le monstre mécanique surpissant (incarnation du Léviathan moderne), exaspéré par les embarras du trafic, démarrerait en trombe.

Il semblerait donc que ce soit cette qualité insigne, celle qui nous la rendait si précieuse, sa volonté permanente de réparer même les plus infimes dommages (qui était en même temps sa mission professionnelle) qui ait déséquilibré et tué Marthe, au sein d'un monde où les brutes ne nous laissent pas la moindre chance de dévier de l'étroite ligne qu'ils ont décidé de nous impartir et où ils tolèrent encore de nous laisser vivre un tant soit peu...

DENIS GROZDANOVITCH  
27 octobre 2007

<http://raquette.blogs.liberation.fr/grozdhanovitch/>

Blog « Balles au bond » avec l'accord de l'auteur, écrivain.

## Retour en arrière

Une campagne insidieuse pour rendre le port du casque obligatoire est menée depuis plusieurs années. Tous se souviennent des affiches de l'INPES (Institut national de prévention et d'éducation pour la santé), placardées en septembre 2003 dans une trentaine de villes cyclables, qui stigmatisaient le cycliste sur les dangers de rouler à vélo et l'incitaient à porter un casque. En 2004 et 2005, ces campagnes ont continué, de façon souterraine, avec des messages INPES affichés dans de nombreux supports, comme les catalogues de vente de vélos en grande surface. C'était l'époque où des vendeurs de vélo d'une très grande marque déclaraient aux clients que le port du casque allait devenir obligatoire. En 2005, deux ministres participant à une journée Décathlon allaient même jusqu'à majorer fortement le nombre de tués à vélo et à attribuer ces chiffres majorés au défaut de port du casque, confondant les pratiques à risque avec les déplacements à vélo.

En 2007, les services du MEDAD annoncèrent leur intention de rendre le port du

casque obligatoire pour tous les cyclistes, en limitant dans un premier temps la tranche d'âge concernée aux moins de 14 ans. En même temps, l'actualité du casque était alimentée par plusieurs nouvelles.

Le professeur Got remettait un rapport sur la sécurité à vélo ; l'INPES diffusait des données anciennes de 2005 sur le taux de port du casque à vélo, données qui ne sont en fait que des déclarations recueillies par téléphone, en rien comparables avec des comptages sérieux ; la CSC, commission de sécurité des consommateurs, demandait de rendre le port du casque obligatoire, et enfin le Conseil Economique et social glissait, en dernière minute dans un épais rapport, un avis demandant aussi cette obligation.

Bref, toutes ces actions simultanées (j'allais écrire « concertées », au vu de nombreux indices relevés) préparaient une saisie du Comité interministériel de Sécurité routière,

le CISR. Bien entendu, la FUBicy ne fut pas consultée, sauf par la CSC dans des conditions éminemment criticables. C'est dans ces conditions que la FUBicy, qui ne critique surtout pas le port du casque, mais seulement son obligation et la diffusion d'informations fallacieuses sur l'impact réel du port du casque, a réagi vivement depuis août 2007. Ce CISR a eu sa réunion reportée à plusieurs reprises et n'a pas, à la date de cet article, pris position sur ce sujet du port obligatoire du casque.

## Les chiffres de la sécurité à vélo

Le vélo n'est pas un sujet majeur de l'accidentologie en France : il n'est pas du tout mentionné dans l'analyse des « Grandes données de l'accidentologie, caractéristiques et causes des accidents de la route » (Source : rapport ONISR de septembre 2006 sur les données 2005).

Les cyclistes ne sont pas plus touchés par les accidents de la circulation que la moyenne des autres usagers. Le vélo représente en France environ 4% des

déplacements, 4% des blessés, 4% des tués dans les accidents de la route. Par contre, les deux-roues motorisés représentent au niveau national environ 2% des déplacements, mais 30% des blessés et 21% des tués.

(Source : Sécurité routière, dossier de presse 8/3/2005).

Les accidents à vélo se concentrent surtout sur quelques pratiques : le rapport du professeur Got indique que 45% des tués à vélo sont liés à un usage « sport/loisir » (il s'agit de loisir au sens sportif, tel que la pratique du VTT et du cyclotourisme sportif, pas de la balade à vélo).

Les causes des accidents sont connues, cyclistes heurtés par l'arrière à vive allure, chutes sans intervention de véhicule extérieur, crise cardiaque, etc. Le professeur Got souligne que « quand les automobilistes vont moins vite (...), ils tuent moins de cyclistes ».

« Quand les automobilistes vont moins vite (...), ils tuent moins de cyclistes ». Professeur Got

Pour aller plus loin, dire par exemple si cela vient de règles de dépassement des cyclistes par les voitures, et d'espacements entre véhicules, peu respectés, il faudrait que la police s'attache à ce sujet et fasse un rapprochement de la bonne conduite (et pas seulement de la vitesse) avec l'accidentologie. En circulation dense, 56% des conducteurs ne respectent pas la distance minimale de sécurité de deux secondes avec le véhicule qui les précède et 12% sont en dessous de la seconde. (source : Sécurité Routière, 2005). Cette cause importante d'accident n'est pas relevée ; n'est-elle pas ce qui justement a tué le cycliste maladroit ou inattentif, qui aura tourné sans prévenir ou sans voir, et qui est donc jugé, dans ce rapport, responsable ? Une autre cause d'accident commence à être relevée : les accidents causés en milieu urbain par des poids lourds qui n'ont pas vu le cycliste.

Les accidents ont surtout lieu hors milieu urbain (55% des tués à vélo en 2005, chiffres de la Prévention Routière). L'accidentologie vélo a fait d'énormes progrès depuis 2000, surtout pour les déplacements en milieu urbain. (Source : Prévention Routière 2006)

En milieu urbain	Tués à 30 j		Baisse en %	Baisse en %
	2000	2005		
Automobilistes	929	577	38%	38%
Piétons	548	461	16%	18%
Cyclomotoristes	209	178	15%	
Cyclistes	118	69	42%	
Motocyclistes	410	347	15%	

Ce tableau de la Prévention Routière comporte une colonne de droite qui pourra dérouter le lecteur : en effet, elle amalgame les piétons et deux-roues, pour comparer avec les voitures. Cet amalgame du vélo avec les deux-roues motorisés, souvent repris par les médias, a causé un grand tort au développement du vélo, laissant entendre que le risque de circuler à vélo est du même ordre que celui de rouler en deux-roues motorisés, occultant ainsi les progrès constatés sur le vélo. Nos lecteurs ont bien lu : baisse de 42% du nombre de tués à vélo en cinq ans, la plus forte baisse de tous les types de déplacements.

De plus, cette baisse ne prend pas en

compte l'augmentation importante depuis 2000 des déplacements à vélo. La baisse par déplacement est donc encore plus importante. Avec une augmentation des déplacements de 80% à Lyon entre 2004 et 2007, sans doute autant à Paris en trois mois depuis la mise en service de Vélib, l'accidentologie vélo n'a presque pas bougé (+ 6% à Lyon, soit une baisse par usager de 40% !)

Les victimes sont plutôt âgées : les 45 ans et plus représentent (statistiques France entière, urbain et hors urbain) en 2006 70% des tués à vélo, les 14 ans et moins, 7%.

Dans la tranche des 15-44 ans, le nombre de tués à vélo est de 38 en 2006, sans aucune comparaison avec le nombre de 858 tués en deux-roues motorisés. (Source : Sécurité Routière 2006)

## Les bénéfices pour la sécurité

Les déplacements à vélo sont-ils un atout énorme pour lutter contre les accidents de circulation ? Sur un point aussi important, aucune étude n'est faite en France, alors que des études sont faites au niveau international (dont Jacobsen 2003). Pour-

tant, les bienfaits du vélo en matière de circulation, sans compter son impact sur l'environnement et la santé, sont énormes :

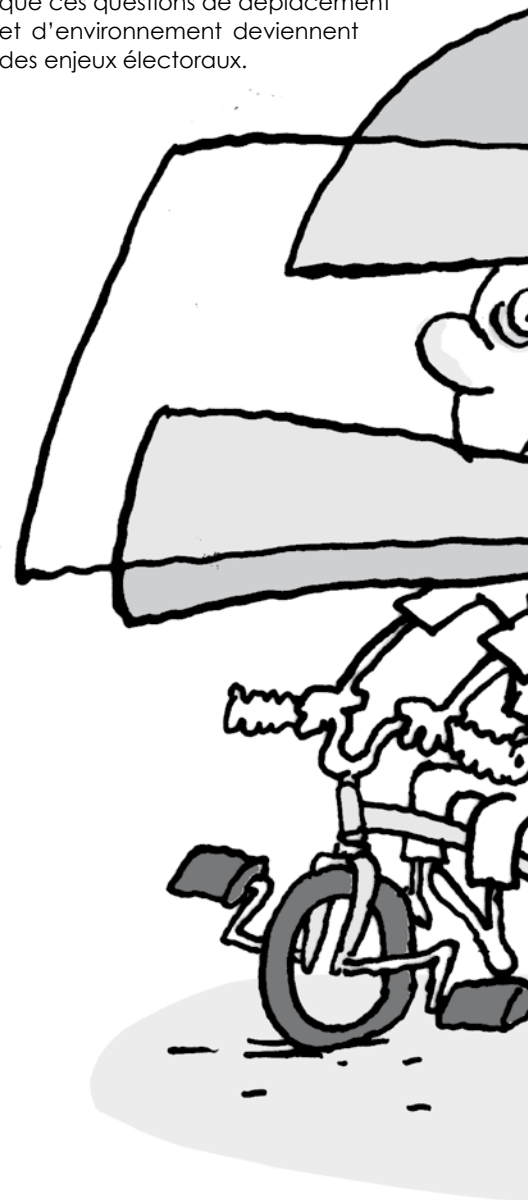
- Les éducateurs et psychologues soulignent son rôle essentiel pour un apprentissage responsable de l'automotocyclisme des jeunes, en particulier pour les trajets aux collèges.
- De nombreux jeunes de 14 ans et plus restent attachés à la pratique du vélo, ou s'y mettent, plutôt que d'adopter le deux-roues motorisés. C'est une fantastique façon d'éviter des accidents.
- La présence de vélos dans la rue est un facteur maintenant reconnu d'apaisement de la circulation, d'incitation au partage de la rue.
- Le développement des déplacements à vélo est une des raisons principales de l'extension des zones 30, sources de gains en sécurité.
- Le développement des déplacements à vélo entraîne une diminution de l'accidentologie vélo comme cela est constaté à Lyon et à Paris.

## La campagne contre le casque obligatoire à vélo

La FUBicy a réagi devant la position des services du MEDAD et fait, en commun avec les instances représentatives du vélo dans les collectivités locales, avec la FFCT et avec la FNAUT, un communiqué commun (encadré ci-contre).

## Vingt questions écrites de députés

Les associations membres de la FUBicy ont saisi en grand nombre leurs élus locaux : ils sont les mieux placés pour savoir comment cela se passe sur le terrain, dans leurs collectivités, et aussi parce que ces questions de déplacement et d'environnement deviennent des enjeux électoraux.



Une vingtaine de questions écrites ont été déposées par les députés sur ce sujet, et auront donc une réponse du MEDAD dans les deux mois et demi au plus tard après leur dépôt.

La FUBicy a aussi expliqué à Monsieur Jean-Louis Borloo en quoi les demandes faites par la CSC et le Conseil Economique et Social sont criticables (consulter l'ensemble du dossier « casque » sur : [www.fubicy.org](http://www.fubicy.org) - menu Dossiers > Sécurité)

**Dossier introduit et réuni par :**  
**C. de Valence**

**Illustration :**  
**Christian Gasset**



## Oui à la sécurité des cyclistes ! Non à l'obligation du port du casque !

La Sécurité Routière, en projetant de rendre le port du casque obligatoire pour tous les cyclistes, en limitant dans un premier temps la tranche d'âge concernée aux moins de 14 ans, fait fausse route ! Amalgamer le vélo quotidien et la pratique sportive est une ineptie. Une telle mesure serait irrationnelle, inefficace, inutile et contre-productive.

**Irrationnelle** : les récents bilans annuels de l'Observatoire National Interministériel de Sécurité Routière (ONISR) montrent que dans les accidents qui entraînent un traumatisme crânien, le cycliste est moins concerné que le piéton ou l'automobiliste <sup>(1)</sup>.

**Inefficace** : dans les rares pays qui ont rendu le casque obligatoire, Australie, Nouvelle-Zélande, et Espagne, la fréquence des accidents graves et des lésions crâniennes, rapportée au nombre de cyclistes, n'a pas diminué <sup>(2)</sup>.

**Inutile** : les pays européens exemplaires en matière de politique cyclable comme les Pays-Bas se sont bien gardés de rendre le casque obligatoire, celui-ci étant peu porté en-dehors de la pratique sportive. D'autre part le nombre de victimes cyclistes a baissé pendant que le nombre de cyclistes augmentait en Suisse, au Québec et en Grande-Bretagne : le succès de Vélo'v et Vélip produit le même effet en France <sup>(3)</sup>.

**Contre-productive** : l'obligation de porter un casque ferait rapidement chuter le nombre de cyclistes urbains. Cette chute a été de 30% en Australie, et a même atteint 90% chez les collégiens de 10 à 16 ans et les jeunes filles. L'obligation aurait un impact négatif sur la santé publique et l'environnement <sup>(4)</sup>. Cela laisserait croire que le vélo est aussi exposé que les deux-roues motorisés : le risque d'amplifier la tendance des adolescents à passer du vélo au cyclomoteur, avec des effets potentiellement très négatifs sur la mortalité routière, est ici important <sup>(5)</sup>.

En conclusion, à l'heure où collectivités territoriales, entreprises et associations sont engagées pour promouvoir les déplacements à vélo, et où le Gouvernement affiche, par la tenue du « Grenelle de l'environnement », son soutien en faveur du développement durable, cette mesure aurait un impact négatif. Nous appelons de nos vœux, au contraire, l'aboutissement des démarches en faveur du Code de la rue, et une campagne de communication forte pour convaincre de plus en plus de citoyens à choisir le vélo pour leurs déplacements quotidiens.

<sup>(1)</sup> Dans les accidents de la circulation, le vélo représente 4% des tués et 4% des blessés, mais aussi 4% des déplacements, et le pourcentage de blessés touchés au crâne est de 17% chez les cyclistes, 24% chez les automobilistes, et 26% chez les piétons. Les jeunes de moins de 14 ans sont statistiquement moins souvent victimes d'accidents graves que les seniors de plus de 60 ans (source : ONISR et CERTU).

<sup>(2)</sup> Les ratios entre nombre de blessés cyclistes / piétons, ou crâne / autre organe touché, n'ont pas changé, alors que le pourcentage de cyclistes casqués a augmenté (sources : Dr D.L.Robinson, University of South Wales ; J.Merallo, Congrès international Velo-City 2007).

<sup>(3)</sup> A Lyon, le nombre de cyclistes a augmenté de 80% depuis 4 ans, mais le nombre d'accidents est resté quasiment stable (+ 6%).

<sup>(4)</sup> Se déplacer à vélo, une demi-heure par jour à vitesse modérée, réduit d'un facteur 2 les risques cardio-vasculaires, première cause de mortalité en France. 30% de cyclistes en moins, ce serait 500 M€ de dépenses de santé supplémentaires (source : Francis Papon, INRETS, Recherche Transports Sécurité, n°77, oct.-nov. 2002).

<sup>(5)</sup> Les deux-roues motorisés représentent en effet 2% des déplacements, 30% des blessés et 21% des tués (source : ONISR).

**Communiqué du 23 novembre 2007 commun à :**

**ADC** - Association des Départements Cyclables

**AF3V** - Association Française de développement des Véloroutes et Voies Vertes :

**CVC** - Club des Villes Cyclables

**FFCT** - Fédération Française de Cyclotourisme

**FNAUT** - Fédération Nationale des Associations des Usagers des Transports :

**FUBicy** - Fédération française des Usagers de la Bicyclette